Résumé du rapport 2011 sur la gestion de l'eau de ballast dans les Grands Lacs et la Voie maritime

Février 2012

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre 1 – Sommaire **2**

Chapitre 2 – Programme conjoint de gestion du ballast **3**

La gestion du ballast dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime 3
Navires sans eau de ballast à bord : Exigences de la Voie maritime du Saint-Laurent 3
Exigences de Transports Canada 3
Critères de la Garde côtière américaine sur le rejet d'eau de ballast 4

Chapitre 3 – Résultats des examens de la gestion du ballast de 2011 **5**

Formulaire de rapport sur l'eau de ballast 5
Examens de la gestion du ballast 5
Nombre d'inspections de navires 5
Échantillonnage des citernes de ballast 5

Chapitre 4 – Résumé des mesures d'application **7**

Mesures d'application de la réglementation 7
Avis de rétention 7
Lettres d'avertissement 8
Vérifications 8
Avis d'infraction 8

Chapitre 5 – Conclusion **9**

Chapitre 6 – Contributions **11**

Membres du Groupe de travail sur l'eau de ballast 11
Renseignements supplémentaires 11

Annexe – Aperçu historique **12**

Chapitre 1 – Sommaire

Le résumé du rapport 2011 de la gestion de l'eau de ballast dans les Grands Lacs et la Voie maritime a été préparé par le Groupe de travail sur l'eau de ballast (GTEB). Le groupe de travail réunit des représentants de la Garde côtière américaine (USCG), de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC) (États-Unis), de la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) et de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) (Canada). Son mandat consiste à planifier, rehausser et coordonner des efforts binationaux visant l'application et l'observation de la loi afin de réduire l'introduction d'espèces aquatiques envahissantes par l'eau de ballast et les sédiments résiduels. Le GTEB participe activement et énergiquement à la mise en place d'une réglementation plus rigoureuse de l'eau de ballast des navires océaniques empruntant la Voie maritime.

En 2011, 100 % des navires en route pour la Voie maritime et les Grands Lacs depuis l'extérieur de la zone économique exclusive (ZEE) ont fait l'objet d'un examen de la gestion du ballast à chacun de leurs transits sur la Voie maritime. Au total, 7203 citernes de ballast ont été examinées lors de 396 transits de navires. Les navires qui n'avaient pas effectué un échange de l'eau de ballast ou rincé leurs citernes de ballast ont été tenus soit de conserver l'eau de ballast et les sédiments à bord, soit de traiter l'eau de ballast selon des méthodes sûres pour l'environnement et approuvées, soit de retourner en mer pour effectuer un échange de l'eau. Les navires qui n'ont pas été en mesure d'effectuer un échange de l'eau de ballast/des sédiments et qui ont été tenus de les conserver à bord ont fait l'objet d'une vérification avant leur départ de la Voie maritime. En outre, 100 % des formulaires de rapport sur l'eau de ballast ont été examinés pour évaluer les antécédents en matière d'eau de ballast, l'observation des règlements, les détails du voyage et le lieu de vidange prévu. Le GTEB prévoit que les taux de conformité des navires resteront élevés en 2012.

Depuis 2006, les exigences de gestion de l'eau de ballast dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent figurent parmi les plus rigoureuses au monde. Les règlements de la Garde côtière américaine, de la SMTC et de la Voie maritime sur le ballast, qui exigent le rinçage à l'eau salée, une documentation détaillée, davantage d'inspections et des sanctions civiles, constituent un régime d'application réglementaire exhaustif visant à protéger le réseau Grands Lacs-Voie maritime. Des recherches indépendantes menées par Pêches et Océans Canada (Sciences) indiquent que le risque d'introduction d'espèces aquatiques envahissantes dans les Grands Lacs par l'eau de ballast a été réduit à des niveaux extrêmement bas.

Chapitre 2 – Programme conjoint de gestion du ballast

La gestion du ballast dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime

Parmi les règlements protégeant le réseau Grands Lacs-Voie maritime figurent : le *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast*, édicté en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, les règlements de la Garde côtière américaine sur l'eau de ballast visant les navires dotés de citernes de ballast, les meilleures pratiques de gestion des navires sans eau de ballast à bord entrant aux États-Unis et les exigences de la Voie maritime à l'égard des navires sans eau de ballast à bord. Ces dispositions s'appliquent à tous les navires entrant dans les eaux canadiennes depuis l'extérieur de la zone économique exclusive (ZEE) canadienne, qu'ils fassent des voyages océaniques ou des voyages côtiers. Les navires chargés transportant des sédiments résiduels sont tenus de rincer leurs citernes avec une eau ayant une salinité équivalant à celle obtenue par un échange de l'eau de ballast. La réglementation fédérale exige que tous les navires effectuent un échange d'eau de ballast en pleine mer lors de voyages sous lest, à au moins 200 miles marins (NM) de tout rivage. Les navires ayant à bord des sédiments résiduels et du ballast échappant au pompage et qui, pour des raisons liées à la stabilité, ne peuvent pas effectuer un échange d'eau de ballast en pleine mer doivent dans la mesure du possible effectuer un rinçage à l'eau salée de leurs citernes de ballast vides à 200 NM de tout rivage. Le rinçage à l'eau salée est défini comme consistant à ajouter de l'eau en mer aux citernes de ballast vides, à laisser l'eau de rinçage se mélanger à l'eau et aux sédiments résiduels grâce aux mouvements du navire, puis à rejeter l'eau mélangée de sorte que l'eau résiduelle finale ait une salinité d'au moins 30 parties par millier (ppm).

L'objectif du programme est d'inspecter chaque navire entrant dans le réseau en provenance de l'extérieur de la ZEE, à chaque transit. Les quatre organismes ont affecté des ressources afin de réaliser les objectifs du programme.

Navires sans eau de ballast à bord : Exigences de la Voie maritime du Saint-Laurent

Les corporations américaine et canadienne de la Voie maritime du Saint-Laurent ont adopté de nouvelles exigences qui sont entrées en vigueur au début de la saison de navigation 2008. Elles prévoient que les navires effectuent un rinçage à l'eau salée des citernes de ballast qui contiennent des quantités résiduelles d'eau de ballast ou de sédiments à 200 NM de tout rivage, avant d'entrer dans les eaux de la Voie maritime. Les navires doivent aussi disposer des moyens de mesurer le taux de salinité dans chaque citerne, de façon à s'assurer que la salinité finale soit d'au moins 30 ppm.

Exigences de Transports Canada

Transports Canada (TC) – Région du Québec surveille 12 mois par année tout le trafic entrant dans le golfe du Saint-Laurent en provenance de l'extérieur de la ZEE canadienne et faisant route vers les ports de la région ou du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent.

Dans les efforts qu'il déploie pour assurer la conformité aux exigences de gestion de l'eau de ballast dans la Voie maritime et les Grands Lacs, TC a constaté des difficultés dans les domaines suivants :

- les changements d'équipages des navires;
- l'échange d'information avec les agents maritimes et les armateurs;
- l'examen de plus de 3533 rapports sur l'eau de ballast provenant de 2173 navires naviguant dans le golfe du Saint-Laurent;
- le déroutement de navires côtiers en vue de respecter la réglementation sur la gestion de l'eau de ballast dans les Grands Lacs.

Le travail effectué par TC a permis de rehausser le taux de conformité des citernes de ballast avant l'entrée dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime, ce qui a éliminé les délais attribuables à la non-conformité avant l'entrée dans la Voie maritime.

Toute l'information recueillie par TC a été transmise à Pêches et Océans Canada (Sciences) pour qu'elle soit analysée et puisse servir à des projets en cours visant l'observation des exigences de gestion de l'eau de ballast.

Critères de la Garde côtière américaine sur le rejet d'eau de ballast

La Garde côtière américaine propose une norme à deux niveaux sur la concentration permise d'organismes vivants dans l'eau de ballast rejetée dans les eaux américaines. Ce projet de réglementation a été entrepris en vertu de la *Non-indigenous Aquatic Nuisance Prevention and Control Act* (NANPCA) de 1990 et de la *National Invasive Species Act* (NISA) de 1996. Ces lois autorisent la Garde côtière américaine à approuver d'autres systèmes de gestion de l'eau de ballast qui sont au moins efficaces que l'échange d'eau de ballast en mer pour prévenir l'introduction d'espèces aquatiques envahissantes. Comme l'efficacité de l'échange d'eau de ballast varie d'un navire à l'autre, la Garde côtière américaine croit que le fait de fixer des critères de rendement est la façon la plus efficace d'approuver des systèmes de gestion de l'eau de ballast qui protègent l'environnement et sont validés sur le plan scientifique.

Le 11 novembre 2011, l'Office of Management and Budget a entamé un examen interorganismes de la réglementation finale provisoire proposée par la Garde côtière américaine sur le rejet d'eau de ballast. La Garde côtière entend publier la règle finale provisoire au printemps 2012.

L'avis de réglementation proposée, portant le titre « Standards for Living Organisms in Ships' Ballast Water Discharged in U.S. Waters » (normes à l'égard des organismes vivants dans l'eau da ballast des navire rejetée dans les eaux américaines), a été publié le 28 août 2009.

Le projet de réglementation et tous les commentaires soumis se trouvent à www.regulations.gov (effectuer une recherche selon le numéro de dossier USCG-2001-10486).

Chapitre 3 – Résultats des examens de la gestion du ballast de 2011

Formulaire de rapport sur l'eau de ballast

Les navires se rendant dans les Grands Lacs depuis l'extérieur de la ZEE sont tenus de présenter un formulaire de rapport sur l'eau de ballast avant d'entrer dans les eaux canadiennes, puis à nouveau 24 heures avant d'entrer dans la Voie maritime du Saint-Laurent. Ils doivent y donner des renseignements sur leur voyage, l'eau de ballast transportée et leur capacité en la matière, leur méthode de gestion de l'eau de ballast, les sources de l'eau de ballast, leurs pratiques habituelles de gestion de l'eau de ballast et le lieu où ils ont l'intention de rejeter de l'eau de ballast.

- ***100 % des formulaires de rapport sur l'eau de ballast ont été examinés pour évaluer les antécédents en matière d'eau de ballast, l'observation des exigences et les intentions.***

Examens de la gestion du ballast

Le programme conjoint d'examen de la gestion du ballast vise à inspecter tous les navires. Une inspection commence par un examen détaillé des rapports, journaux et autres documents sur l'eau de ballast ainsi que des plans de gestion de l'eau de ballast. L'équipage est interviewé pour déterminer à quel point il comprend les exigences du plan de gestion de l'eau de ballast du navire et pour vérifier quelles sont les pratiques en cours. Enfin, des échantillons sont prélevés dans les citernes de ballast pour vérifier la salinité ou la présence de boue qui indiquerait une pratique de gestion non satisfaisante.

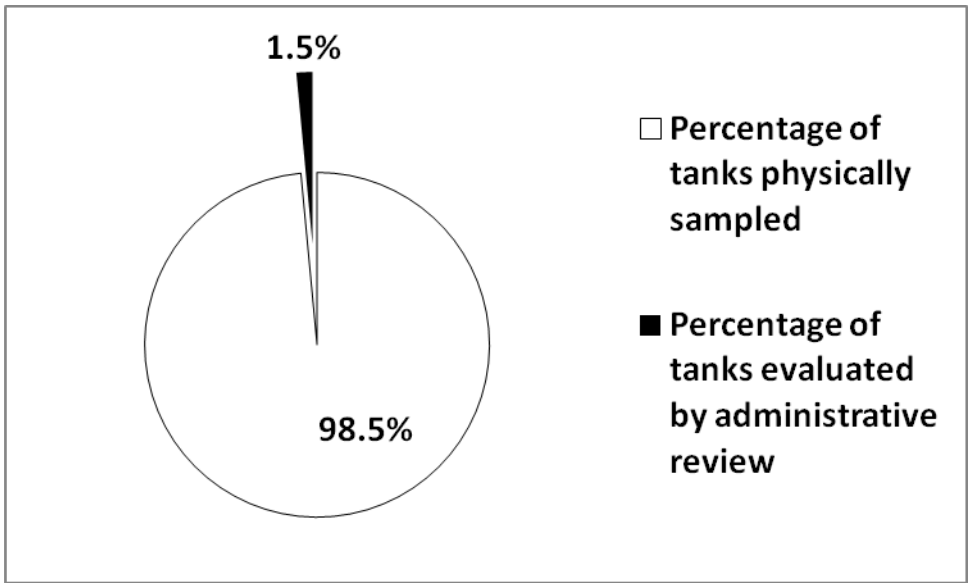
Nombre d'inspections de navires

En 2011, 100 % des navires en route pour les Grands Lacs et la Voie maritime en provenance de l'extérieur de la ZEE ont fait l'objet d'un examen de la gestion du ballast (sur chacun des 396 transits) contre *100 % en 2010*, *100 % en 2009*, *99 % en 2008* et *74 % en 2007*.

Échantillonnage des citernes de ballast

L'eau de ballast se trouve habituellement dans les citernes latérales, celles du double fond, des coquerons et dans les cales à marchandises. On peut normalement y accéder par des conduits de ventilation, des tubes de sonde ou des écoutilles. Selon la procédure normale, l'inspecteur utilise le tube de sonde ou le conduit de ventilation comme moyen d'accès privilégié. À défaut, il utilise des couvercles de trou d'homme et des écoutilles. La salinité de l'eau de ballast est mesurée au moyen d'un réfractomètre de salinité portatif ou d'un appareil de mesure électronique. Les résultats sont consignés sur un formulaire de rapport mis au point par le GTEB.

- ***Pourcentage des citernes évaluées par échantillonnage ou par examen administratif : 100 %***
- ***Total des citernes pouvant contenir de l'eau de ballast : 7203***
    - ***Total des citernes échantillonnées physiquement : 7098 (98,5 %)***
    - ***Total des citernes évaluées par un examen administratif : 105* (1,5 %)***



Percentage of tanks physically sampled	Pourcentage des citernes échantillonnées physiquement
Percentage of tanks evaluated by administrative review	Pourcentage des citernes évaluées par des moyens administratifs

*L'évaluation par des moyens administratifs s'entend de l'évaluation d'une citerne où l'échantillonnage ne peut être effectué ou la citerne n'était pas utilisée comme citerne de ballast au moment de l'évaluation. Cette évaluation comprend l'examen des documents du navire et des entrevues avec les officiers du navire.

Chapitre 4 – Résumé des mesures d'application

Mesures d'application de la réglementation

Les mesures d'application de la réglementation sont limitées au domaine de compétence de chaque organisme. Les organismes échangent des renseignements entre eux pour s'assurer que les mesures opportunes sont prises face aux anomalies. Divers outils sont utilisés, y compris la sensibilisation, la lettre d'avertissement, l'avis de rétention ou une amende imposée par voie d'avis d'infraction.

Avis de rétention

Les navires ayant des citernes non conformes et qui choisissent de conserver leur contenu à bord plutôt qu'une autre option, reçoivent un avis de rétention. Lorsque le navire quitte le réseau, l'observation de l'avis est vérifiée et l'avis est révoqué. Il faut noter que des avis de rétention ont été délivrés à l'égard de certaines citernes qui n'étaient en fait pas utilisées pour contenir de l'eau de ballast, mais qui étaient désignées dans leur plan de gestion d'eau de ballast comme des citernes d'eau potable ou d'eau de refroidissement.

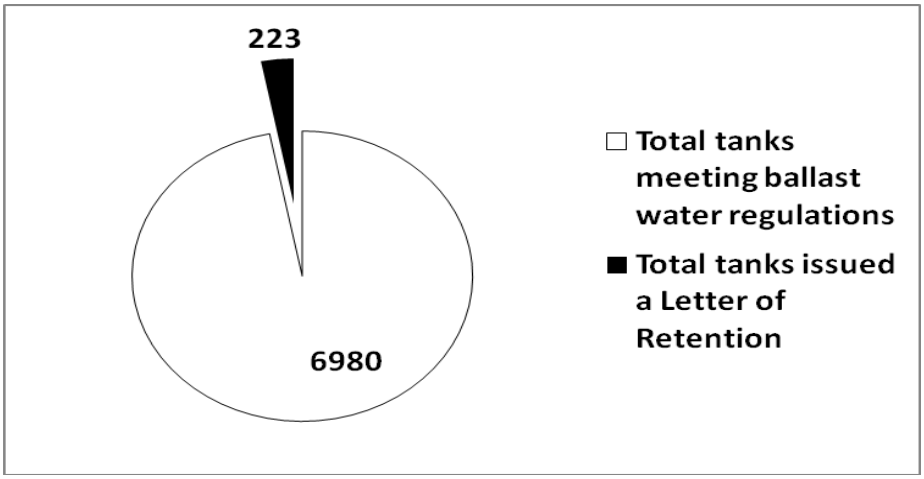
- ***Les organismes du GTEB ont délivré un avis de rétention à 60 navires transiteurs, pour 223 citernes.***
- ***En raison de vérifications avant l'arrivée, trois navires ont changé de direction afin d'être en mesure de procéder à un échange.***

Il faut noter que dans de nombreux secteurs du bassin des Grands Lacs, il est maintenant interdit aux navires de rejeter les eaux usées et les citernes de ballast peuvent être temporairement utilisées comme réservoirs de retenue. Le cas échéant, les organismes d'application des règlements, la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) et la Garde côtière américaine, doivent délivrer des avis de rétention et prendre les mesures de suivi en conséquence. Treize des avis de rétention indiqués ci-dessus ont été délivrés par suite des nouvelles restrictions.

Total des citernes pouvant contenir de l'eau de ballast : 7203

Total des citernes respectant les règlements sur l'eau de ballast : 6980

Total des citernes ayant fait l'objet d'un avis de rétention : 223



Total tanks meeting ballast water regulations	Total des citernes respectant les règlements sur l'eau de ballast
Total tanks issued a Letter of Retention	Total des citernes ayant fait l'objet d'un avis de rétention

Lettres d'avertissement

Une lettre d'avertissement est délivrée lorsque des anomalies sont constatées dans le plan, les documents ou les rapports visant la gestion de l'eau de ballast d'un navire. La lettre d'avertissement est utilisée dans le cas d'une première infraction mineure; l'avertissement indique qu'une amende pourra être imposée si l'anomalie n'est pas rectifiée.

- ***Transports Canada a délivré quatre lettres d'avertissement.***

Vérifications

Des vérifications sont effectuées à bord de chaque navire en partance qui a reçu un avis de rétention. En 2011, chacun de ces navires a fait l'objet d'une vérification et un navire n'était pas conforme à l'avis de rétention et a reçu un avis d'infraction.

Avis d'infraction

Un avis d'infraction impose une amende dans le cas d'un navire qui n'est pas conforme à la réglementation. Cette année, la corporation américaine de la Voie maritime a émis un avis d'infraction assorti d'une amende de 3 000 $.

Chapitre 5 – Conclusion

Pour qu'un régime de réglementation soit efficace, il est impératif que les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent soient traités comme un seul réseau. La seule façon d'assurer une réglementation cohérente des rejets d'eau de ballast dans l'ensemble du réseau Grands Lacs-Voie maritime est de prévoir des normes rigoureuses imposées sous l'autorité fédérale et gérées dans le cadre d'une action coordonnée des organismes fédéraux canadiens et américains, en partenariat et en consultation avec les États et les provinces. Ces partenariats aident à parer à la création d'un éventail de règlements hétéroclites qui nuirait à la conformité et à l'exploitation des navires. Pire, l'absence de cohérence entre les règlements dissuaderait les navires d'emprunter le réseau ou d'effectuer des chargements ou déchargements dans les eaux relevant de certaines administrations. La grande efficacité de l'échange de l'eau de ballast ainsi que la stricte application des règlements en vigueur par le GTEB et le fort taux de conformité de l'industrie devraient être reconnus comme des éléments réduisant l'urgence d'une réglementation de l'eau de ballast de la part des États.

Il importe de souligner qu'en 2011, les organismes maritimes ont constaté que les navires neufs sont parfois dotés de dispositifs de lecture de niveau à distance pour leurs citernes de ballast. Ils n'ont pas de tubes de sonde. Cette situation entraîne des retards, en particulier lorsque l'accès aux ouvertures comme les trous d'homme est obstrué par une cargaison et que l'accès par les conduits de ventilation n'est pas pratique. En 2011, un nombre accru de remorqueurs-barges est entré dans la Voie maritime sous le coup d'avis de rétention.

La Voie maritime du Saint-Laurent est idéalement située pour prévenir l'introduction d'espèces envahissantes, offrant un lieu d'inspection central à l'extérieur des Lacs. Les autorités canadiennes et américaines y examinent les citernes de ballast de tous les bateaux en route pour les Grands Lacs. Transports Canada, la Garde côtière américaine et les corporations américaine et canadienne de la Voie maritime ont régulièrement effectué des inspections conjointes à Montréal. Ce processus d'inspection institué en 1997 a permis d'augmenter la sécurité opérationnelle et environnementale du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. Les programmes d'inspection sont constamment améliorés pour intégrer de nouvelles méthodes et technologies. Les quatre organismes poursuivent une coopération binationale afin de régler les problèmes dès qu'ils surviennent. La réglementation de la Voie maritime harmonise les exigences à l'égard de l'eau de ballast des navires transitant dans les eaux américaines de la Voie maritime avec les exigences de Transports Canada visant les transits dans les eaux canadiennes de la Voie maritime. Cette réglementation est destinée à servir de solution provisoire en attendant que la Garde côtière américaine parachève sa réglementation sur les rejets d'eau, qui devrait être publiée au printemps 2012. Le GTEB continuera de travailler afin de prévenir l'introduction d'espèces aquatiques envahissantes dans les Grands Lacs au moyen d'outils relevant de la réglementation, de la technologie et de la gestion. Les

organismes attachent une grande importance à la menace des espèces envahissantes et s’efforcent de trouver de nouvelles réponses face à ce problème.

Chapitre 6 – Contributions

Membres du Groupe de travail sur l'eau de ballast

Le neuvième district de la Garde côtière américaine tient à remercier les membres suivants du Groupe de travail sur l'eau de ballast dans les Grands Lacs ainsi que tous les inspecteurs qui ont participé au programme conjoint d'examen de la gestion du ballast en 2011 et ceux qui ont collaboré à la rédaction du présent rapport final.

Saint Lawrence Seaway Development Corporation
Carol Fenton
Lori Curran
Thomas Rausch
Matt Trego
Christopher Guimond
Marvourneen Dolor

Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent
Peter Burgess
Robert Elliott
Jack Meloche
Jean Aubry-Morin

Sécurité maritime de Transports Canada
André Desrochers
Laurent Jean
Chris Wiley
Julie Guay
Paul Drouin

Garde côtière américaine
CDR Ryan Allain
CDR Scott Anderson
CDR Patrick Nelson
LCDR Carl Kepper
LT Charles Donaldson

Renseignements supplémentaires

Pour tout renseignement sur le programme de gestion du ballast dans les Grands Lacs, veuillez consulter les sites Web suivants :

Voie maritime : www.grandslacs-voiemaritime.com/fr/environnement/eau-de-ballast/index.html

NBIC : http://invasions.si.edu/nbic/index.html

USCG : http://cgweb.comdt.uscg.mil/g-ms/g-mso/estandards.htm

Transports Canada : www.tc.gc.ca/fra/menu.htm

Annexe

Aperçu historique

1989

Faisant suite aux revendications de la Commission mixte internationale et de la Commission des pêcheries des Grands Lacs à la suite de la découverte de la grémille dans le lac Supérieur, le Canada adopte des lignes directrices exigeant que tous les navires entrant dans les eaux douces du fleuve Saint-Laurent et des Grands Lacs échangent leur eau de ballast. Des études réalisées par Environnement Canada sur la protection d'installations d'aquaculture dans les Îles-de-la-Madeleine avaient démontré l'efficacité de l'échange de l'eau de ballast.

Du début des années 1990 à 1997

En 1993, la Garde côtière américaine (USCG) adopte des règlements fondés sur les lignes directrices canadiennes, sous l'autorité de la *Nonindigenous Aquatic Nuisance Prevention and Control Act* (NANPCA) de 1990. Les navires déclarant avoir de l'eau de ballast à bord, qui étaient inspectés à titre volontaire depuis 1991, sont désormais soumis à une inspection obligatoire par la Garde côtière américaine. L'inspection a lieu entre les deux écluses américaines à Massena (Eisenhower et Snell); des inspecteurs montent à bord et vérifient l'eau de ballast pour s'assurer qu'elle a une salinité d'au moins 30 parties par millier (ppm). Le cas échéant, on peut conclure que l'eau de ballast a été convenablement échangée avec de l'eau salée et que le milieu est raisonnablement hostile à tout organisme subsistant.

De 1997 à aujourd'hui

La Garde côtière américaine, Transports Canada et les corporations de la Voie maritime ont mis au point un programme conjoint d'inspection approfondie de la Voie maritime visant les navires étrangers. Les inspections portent sur l'équipement des navires voué à la sécurité et à la protection de l'environnement; elles sont effectuées avant le premier transit d'un navire dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime.

Pendant cette inspection, un ou plusieurs organismes membres du Groupe de travail sur l'eau de ballast (GTEB) inspectent les citernes de ballast pour vérifier la conformité aux règlements des autorités américaines et canadiennes et de la Voie maritime. Les citernes de ballast sont examinées par voie d'échantillonnage, afin de vérifier leur conformité aux exigences de tous les membres du GTEB.

2002 – Exigence de la Voie maritime du Saint-Laurent

Les corporations américaine et canadienne de la Voie maritime exigent que tous les navires battant pavillon étranger qui entrent dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime observent les meilleures pratiques de gestion de la Fédération maritime. En outre, les navires qui ne naviguent pas au-delà de la zone économique exclusive (ZEE) mais bien dans les Grands Lacs et la Voie maritime (c.-à-d. les laquiers) doivent accepter

d'observer les pratiques de gestion volontaires visant à réduire le transfert des envahisseurs aquatiques dans les Grands Lacs par l'industrie maritime intérieure des États-Unis et du Canada, telles que consignées dans un document du 26 janvier 2001. Selon ces pratiques volontaires, les navires acceptent des inspections régulières de leurs citernes de ballast et éliminent régulièrement les sédiments.

2004 – Exigences impératives de la Garde côtière américaine

Une nouvelle règle transforme le programme volontaire de gestion de l'eau de ballast en programme obligatoire. Tout navire doté de citernes de ballast et se rendant dans un port ou autre lieu aux États-Unis doit effectuer un échange de l'eau de ballast en pleine mer, ou alors conserver son eau de ballast à bord ou utiliser une autre méthode sûre pour l'environnement et approuvée par la Garde côtière américaine. Des sanctions sont prévues pour manquement aux exigences de déclaration prévues par le règlement 33 CFR, partie 151. Les exigences de déclaration et de tenue de dossiers sont appliquées à la majorité des navires en route pour des ports ou autres lieux aux États-Unis.

2005 – Meilleures pratiques de la Garde côtière américaine pour la gestion des navires sans ballast à bord

En mai 2005, à la lumière des risques cernés par l'étude que la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) et le Great Lakes Environmental Research Laboratory (NOAA/GLERL) ont publiée en avril 2005, les inspecteurs de la Garde côtière américaine et de la Sécurité maritime de Transports Canada commencent à examiner les navires sans eau de ballast à bord dans le cadre du programme d'inspection approfondie de la Voie maritime. En août 2005, la Garde côtière américaine publie un document sur les meilleures pratiques de gestion des navires sans eau de ballast à bord. Celui-ci recommande aux navires d'effectuer si possible un échange d'eau de ballast en pleine mer ou, à défaut, d'effectuer un rinçage à l'eau salée en pleine mer. Ces pratiques ont pour but d'augmenter le taux de salinité du ballast résiduel échappant au pompage à plus de 30 ppm. L'augmentation de la salinité réduit la probabilité d'introduction d'espèces aquatiques nuisibles dans les Grands Lacs lorsque les citernes de ballast sont remplies d'eau douce dans un port des Grands Lacs, puis vidées dans un autre port des Grands Lacs.

2006 – Réglementation canadienne

En juin 2006, le Canada adopte le *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast* (RCGEB) en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Ses dispositions appliquent les exigences D1 de l'OMI à l'échange de l'eau de ballast de tout navire entrant dans les eaux canadiennes en provenance de l'extérieur de la ZEE du Canada, que ce soit lors de voyages océaniques ou de voyages côtiers (avec ou sans eau de ballast à bord).

En outre, les navires arrivant de l'extérieur des eaux canadiennes et déclarant être sans ballast à bord doivent s'assurer que l'eau résiduelle contenue dans leurs citernes de ballast

a été exposée à des conditions de salinité équivalant à celles d'un échange d'eau. Ils peuvent le faire selon une des options suivantes :

- l'eau de ballast résiduelle provient d'un échange convenable en mer;
- l'eau de ballast résiduelle répond à la norme internationale visant l'eau de ballast traitée;
- le navire respecte les articles 1, 2, 6 et 7 du code de pratiques exemplaires pour la gestion de l'eau de ballast publié le 28 septembre 2000 par la Fédération maritime du Canada;
- le navire a effectué un rinçage à l'eau salée à au moins 200 milles marins du rivage.

Indication sur la navigation côtière, pour les navires avec du ballast à bord ou sans ballast à bord : L'eau de ballast qui a été prise à bord du navire à l'extérieur des eaux canadiennes au cours d'un voyage côtier ou autre voyage non océanique sera échangée de façon à respecter les prescriptions de l'article 7 du RCGEB du Canada – ce qui signifie un passage obligé dans une zone ayant une profondeur minimale de 500 mètres. Pendant l'hiver, le paragraphe 6(3) peut être d'application dans des circonstances exceptionnelles.

2006 – Groupe de travail sur l'eau de ballast (GTEB)

Le Groupe de travail sur l'eau de ballast (GTEB) a été constitué en janvier 2006. Sa mission consiste à harmoniser les efforts consacrés à la gestion de l'eau de ballast par la Garde côtière américaine, la Sécurité maritime de Transports Canada, la St. Lawrence Seaway Development Corporation et la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent. Le GTEB coordonne la démarche visant l'application et l'observation des dispositions prévues pour réduire l'introduction dans la Voie maritime et les Grands Lacs d'espèces aquatiques nuisibles par l'eau de ballast et ses résidus.

2008 – Exigences de la Voie maritime à l'égard des navires sans ballast à bord

Les corporations américaine et canadienne de la Voie maritime du Saint-Laurent ont adopté de nouvelles exigences, entrées en vigueur au début de la saison de navigation 2008, exigeant que les navires effectuent un rinçage à l'eau salée des citernes de ballast qui contiennent des quantités résiduelles d'eau de ballast ou de sédiments à 200 milles marins de tout rivage, avant d'entrer dans les eaux de la Voie maritime. Les navires doivent aussi disposer de moyens de mesurer le taux de salinité dans chaque citerne, de façon à s'assurer que la salinité finale soit d'au moins 30 ppm.

Les quatre organismes ont affecté des ressources afin de réaliser les travaux supplémentaires nécessaires au programme bonifié d'inspection des citernes. L'objectif global du programme d'inspection de 2008 était d'inspecter chaque navire – avec ou sans ballast à bord – entrant dans le réseau en provenance de l'extérieur de la ZEE, de le faire à chaque transit et d'augmenter le nombre de citernes examinées.

2009 – Réglementation proposée par la Garde côtière américaine sur le rejet d'eau de ballast

L'avis de réglementation proposée de 2009 de la Garde côtière américaine propose une norme à deux niveaux sur la concentration permise d'organismes vivants dans l'eau de ballast rejetée dans les eaux américaines. Le 11 novembre 2011, l'Office of Management and Budget a entamé un examen interorganismes de la réglementation finale provisoire proposée par la Garde côtière américaine sur le rejet d'eau de ballast. La Garde côtière entend publier la règle finale provisoire au printemps 2012.

2010 – Le Canada ratifie la Convention sur la gestion des eaux de ballast

À la 60^{e} réunion du Comité chargé de protection de l'environnement maritime de l'OMI, en mars 2010, le Canada a déposé les instruments de ratification de la Convention internationale sur le contrôle et la gestion des eaux et sédiments de ballast des navires, devenant le 27^{e} pays à ratifier la Convention.