

Registration
SOR/2006-129 June 8, 2006

CANADA SHIPPING ACT

Ballast Water Control and Management Regulations

P.C. 2006-495 June 8, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, pursuant to section 657.1^a of the *Canada Shipping Act*, hereby makes the annexed *Ballast Water Control and Management Regulations*.

BALLAST WATER CONTROL AND MANAGEMENT REGULATIONS

INTERPRETATION

1. The following definitions apply in these Regulations.

“ballast water” means water with its suspended matter taken on board a ship to control the trim, list, draught, stability and stresses of the ship, and includes the sediment settled out of the ballast water within a ship. (*eau de ballast*)

“ballast water capacity” means the total volumetric capacity of the tanks, spaces or compartments on a ship used for carrying, loading or discharging ballast water, including any multi-use tank, space or compartment designed to allow the carriage of ballast water. (*capacité en eau de ballast*)

“ballast water system” means the tanks, spaces or compartments on a ship used for carrying, loading or discharging ballast water, including any multi-use tank, space or compartment designed to allow the carriage of ballast water, as well as the piping and pumps. (*système d'eau de ballast*)

“Great Lakes Basin” means the waters of the Great Lakes, their connecting and tributary waters and the St. Lawrence River as far as the lower exit of the St. Lambert Lock at Montréal in the Province of Quebec. (*bassin des Grands Lacs*)

“harmful aquatic organisms or pathogens” means aquatic organisms or pathogens that, if introduced into the sea, including estuaries, or into fresh water courses, could create hazards to human health, harm organisms, damage amenities, impair biological diversity or interfere with legitimate uses of the waters. (*agents pathogènes ou organismes aquatiques nuisibles*)

“reception facility” means a facility that is capable of receiving, storing, processing or transshipping ballast water or sediment in a manner that reduces the likelihood of harmful aquatic organisms or pathogens being introduced into waters under Canadian jurisdiction. (*installation de réception*)

“TP 13617” means the document entitled *A Guide to Canada's Ballast Water Control and Management Regulations*, published by the Department of Transport in May, 2006, as amended from time to time. (*TP 13617*)

“waters under Canadian jurisdiction” means Canadian waters and waters in the exclusive economic zone of Canada, including a shipping safety control zone prescribed under the *Arctic Waters Pollution Prevention Act*. (*eaux de compétence canadienne*)

^a S.C. 1998, c. 16, s. 18

Enregistrement
DORS/2006-129 Le 8 juin 2006

LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast

C.P. 2006-495 Le 8 juin 2006

Sur recommandation du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et en vertu de l'article 657.1^a de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast*, ci-après.

RÈGLEMENT SUR LE CONTRÔLE ET LA GESTION DE L'EAU DE BALLAST

DÉFINITIONS

1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

« agents pathogènes ou organismes aquatiques nuisibles » Agents pathogènes ou organismes aquatiques qui, s'ils sont introduits dans la mer, y compris les estuaires, ou dans les cours d'eau douce, pourraient mettre en danger la santé humaine, nuire aux ressources biologiques, porter atteinte à l'agrément des sites, nuire à la diversité biologique ou gêner toute utilisation légitime de ces eaux. (*harmful aquatic organisms or pathogens*)

« bassin des Grands Lacs » Les eaux des Grands Lacs, leurs eaux tributaires et communicantes, ainsi que les eaux du fleuve Saint-Laurent jusqu'à la sortie inférieure de l'écluse de Saint-Lambert à Montréal, dans la province de Québec. (*Great Lakes Basin*)

« capacité en eau de ballast » La capacité volumétrique totale des citernes, des espaces ou des compartiments à bord d'un navire qui sont utilisés pour transporter, charger ou décharger l'eau de ballast, y compris, le cas échéant, des citernes, des espaces ou des compartiments polyvalents conçus pour permettre le transport de l'eau de ballast. (*ballast water capacity*)

« eau de ballast » L'eau et ses matières en suspension prises à bord d'un navire pour en contrôler l'assiette, la gîte, le tirant d'eau, la stabilité et les contraintes. La présente définition comprend les sédiments provenant de l'eau de ballast qui se sont déposés dans un navire. (*ballast water*)

« eaux de compétence canadienne » Les eaux canadiennes et les eaux de la zone économique exclusive du Canada, y compris une zone de contrôle de la sécurité de la navigation désignée en vertu de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*. (*waters under Canadian jurisdiction*)

« installation de réception » Installation pouvant recevoir, entreposer, traiter ou transborder de l'eau de ballast ou des sédiments de manière à réduire la probabilité que des agents pathogènes ou organismes aquatiques nuisibles soient introduits dans les eaux de compétence canadienne. (*reception facility*)

« système d'eau de ballast » Les citernes, les espaces ou les compartiments à bord d'un navire qui sont utilisés pour transporter, charger ou décharger l'eau de ballast, y compris, le cas échéant,

^a L.C. 1998, ch. 16, art. 18

APPLICATION

2. (1) These Regulations apply to every ship in waters under Canadian jurisdiction that is designed or constructed to carry ballast water, unless

- (a) the ship operates exclusively in waters under Canadian jurisdiction; or
- (b) the ship operates in the United States waters of the Great Lakes Basin or the French waters of the islands of Saint Pierre and Miquelon when it operates in waters outside Canadian jurisdiction.

(2) These Regulations do not apply to

- (a) ships used for search and rescue operations or pleasure craft that are less than 50 m in overall length and that have a maximum ballast water capacity of 8 m³;
- (b) ships that carry permanent ballast water in sealed tanks such that it is not subject to discharge; or
- (c) ships that are owned or operated by a state and used in government non-commercial service.

COMPLIANCE

3. The owner of a ship and the master of a ship shall ensure that the requirements set out in sections 4 to 10 and 13 are met.

BALLAST WATER MANAGEMENT

4. (1) For the purposes of this section, a ship manages ballast water if it employs, either separately or in combination, the following management processes:

- (a) the exchange of ballast water;
- (b) the treatment of ballast water;
- (c) the discharge of ballast water to a reception facility; and
- (d) the retention of ballast water on board the ship.

(2) A ship carrying ballast water taken on board the ship outside waters under Canadian jurisdiction shall manage the ballast water in accordance with these Regulations in order to

- (a) minimize both the uptake of harmful aquatic organisms or pathogens within the ballast water and their discharge with the ballast water into waters under Canadian jurisdiction; or
- (b) remove or render harmless harmful aquatic organisms or pathogens within the ballast water.

(3) A ship shall manage ballast water taken on board the ship in waters under Canadian jurisdiction, in the United States waters of the Great Lakes Basin or in the French waters of the islands of Saint Pierre and Miquelon if the ballast water is mixed with other ballast water that was taken on board the ship outside waters under Canadian jurisdiction and that was not previously subjected to a management process set out in paragraph (1)(a) or (b).

APPLICATION

les citernes, les espaces ou les compartiments polyvalents conçus pour permettre le transport d'eau de ballast, ainsi que la tuyauterie et les pompes. (*ballast water system*)
 « TP 13617 » Le document intitulé *Guide d'application du Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast du Canada*, publié en mai 2006 par le ministère des Transports, avec ses modifications successives. (*TP 13617*)

2. (1) Le présent règlement s'applique à tout navire qui se trouve dans les eaux de compétence canadienne et qui est conçu ou construit pour transporter de l'eau de ballast, sauf aux navires suivants :

- a) ceux qui sont exploités exclusivement dans les eaux de compétence canadienne;
- b) ceux qui sont exploités dans les eaux américaines du bassin des Grands Lacs ou les eaux françaises des îles Saint-Pierre-et-Miquelon lorsqu'ils le sont à l'extérieur des eaux de compétence canadienne.

(2) Le présent règlement ne s'applique pas :

- a) aux embarcations de plaisance ni aux navires qui effectuent des opérations de recherche et sauvetage, s'ils ont une longueur hors tout inférieure à 50 m et une capacité en eau de ballast maximale de 8 m³;
- b) aux navires qui transportent dans des citernes scellées de l'eau de ballast permanente de sorte qu'elle ne fait pas l'objet d'un rejet;
- c) aux navires appartenant à un État ou exploités par un État et utilisés celui-ci à des fins gouvernementales et non commerciales.

CONFORMITÉ

3. Le propriétaire d'un navire et le capitaine d'un navire veillent à ce que les exigences prévues aux articles 4 à 10 et 13 soient respectées.

GESTION DE L'EAU DE BALLAST

4. (1) Pour l'application du présent article, le navire gère de l'eau de ballast s'il utilise, isolément ou en combinaison, les processus de gestion suivants :

- a) le renouvellement de l'eau de ballast;
- b) le traitement de l'eau de ballast;
- c) le rejet de l'eau de ballast dans une installation de réception;
- d) la conservation de l'eau de ballast à bord du navire.

(2) Le navire qui transporte de l'eau de ballast puisée à l'extérieur des eaux de compétence canadienne la gère en conformité avec le présent règlement afin de réaliser l'un des objectifs suivants :

- a) réduire au minimum l'introduction d'agents pathogènes ou d'organismes aquatiques nuisibles dans l'eau de ballast et leur rejet avec elle dans les eaux de compétence canadienne;
- b) éliminer ou rendre inoffensifs les agents pathogènes ou les organismes aquatiques nuisibles présents dans l'eau de ballast.

(3) Le navire est tenu de gérer l'eau de ballast puisée dans les eaux de compétence canadienne, dans les eaux américaines du bassin des Grands Lacs ou dans les eaux françaises des îles Saint-Pierre-et-Miquelon si elle est mélangée à de l'eau de ballast puisée à l'extérieur des eaux de compétence canadienne qui n'a pas été antérieurement assujettie à un processus de gestion prévu aux alinéas (1)a) ou b).

(4) It is not necessary to manage ballast water if the ship operates exclusively

(a) between ports, offshore terminals or anchorage areas situated on the west coast of North America north of Cape Blanco; or

(b) between ports, offshore terminals or anchorage areas situated on the east coast of North America north of Cape Cod and ports, offshore terminals or anchorage areas situated

(i) in the Bay of Fundy,

(ii) on the east coast of Nova Scotia, or

(iii) on the south or east coast of the island of Newfoundland.

(5) It is not necessary to manage ballast water if one of the following emergency situations occurs:

(a) the discharge or uptake of ballast water is necessary for the purpose of ensuring the safety of the ship in emergency situations or saving life at sea;

(b) the discharge or uptake of ballast water is necessary for the purpose of avoiding or minimizing the discharge of a pollutant from the ship; or

(c) the accidental ingress or discharge of ballast water results from damage to the ship or its equipment that was not caused by a wilful or reckless act of the owner or officer in charge and all reasonable precautions are taken before and after the occurrence of the damage or discovery of the damage for the purpose of preventing or minimizing the ingress or discharge.

5. (1) A ship on a voyage to the Great Lakes Basin that carries only residual amounts of ballast water that were taken on board the ship outside waters under Canadian jurisdiction and were not previously subjected to a management process set out in paragraph 4(1)(a) or (b) is not required to comply with subsection 4(3) if the ship

(a) complies with sections 1, 2, 6 and 7 of the *Code of Best Practices for Ballast Water Management*, published by the Shipping Federation of Canada on September 28, 2000, while the ship operates in waters under Canadian jurisdiction in the Great Lakes Basin; or

(b) conducts a saltwater flushing of ballast water tanks that contain the residual amounts of ballast water in an area at least 200 nautical miles from shore before entering waters under Canadian jurisdiction.

(2) For the purposes of paragraph (1)(b), a saltwater flushing means the addition of mid-ocean water to ballast water tanks that contain the residual amounts of ballast water, the mixing of the flush water with the residual water and sediment in the tanks through the motion of the ship and the discharge of the mixed water so that the salinity of the resulting residual ballast water in the tanks exceeds 30 parts per thousand or is as close to 30 parts per thousand as possible.

(3) A ship that complies with the requirements of subsection (1) shall carry on board the ship for at least 24 months a record that demonstrates compliance with those requirements.

BALLAST WATER EXCHANGE — TRANSOCEANIC NAVIGATION

6. (1) This section applies in respect of a ship that exchanges ballast water and, during the course of its voyage, navigates more than 200 nautical miles from shore where the water depth is at least 2000 m.

(4) Il n'est pas nécessaire de gérer l'eau de ballast si le navire est exploité exclusivement :

a) entre des ports, des terminaux au large ou des mouillages situés sur la côte ouest de l'Amérique du Nord au nord du cap Blanco;

b) entre des ports, des terminaux au large ou des mouillages situés sur la côte est de l'Amérique du Nord au nord de Cape Cod et des ports, des terminaux au large ou des mouillages situés, selon le cas :

(i) dans la baie de Fundy,

(ii) sur la côte est de la Nouvelle-Écosse,

(iii) sur les côtes sud ou est de l'île de Terre-Neuve.

(5) Il n'est pas nécessaire de gérer l'eau de ballast lorsque se produit l'une des situations d'urgence suivantes :

a) la prise ou le rejet d'eau de ballast est nécessaire pour garantir la sécurité du navire en cas d'urgence ou pour sauver des vies humaines en mer;

b) la prise ou le rejet d'eau de ballast est nécessaire pour prévenir ou réduire au minimum le rejet d'un polluant par le navire;

c) l'entrée ou le rejet accidentel d'eau de ballast résulte d'une avarie qu'a subie le navire ou son équipement et qui n'est pas causée par un acte délibéré ou téméraire du propriétaire ou de l'officier ayant la charge du navire et toutes les précautions raisonnables sont prises avant et après l'occurrence de l'avarie ou sa découverte pour prévenir ou réduire au minimum l'entrée ou le rejet d'eau de ballast.

5. (1) Le navire qui effectue un voyage vers le bassin des Grands Lacs et qui ne transporte que des quantités résiduelles d'eau de ballast qui ont été puisées à l'extérieur des eaux de compétence canadienne et qui n'ont pas été antérieurement assujetties à un processus de gestion prévu aux alinéas 4(1)a) ou b) n'est pas tenu conforme au paragraphe 4(3) si selon le cas :

a) il se conforme aux articles 1, 2, 6 et 7 du *Code des meilleures pratiques de gestion des eaux de ballast*, publié par la Fédération maritime du Canada le 12 avril 2006 lorsqu'il navigue les eaux de compétence canadienne du bassin des Grands Lacs;

b) avant d'entrer dans les eaux de compétence canadienne, il effectue dans une zone située à au moins 200 milles marins du rivage, le rinçage à l'eau salée des citernes d'eau de ballast qui contiennent les quantités résiduelles d'eau de ballast.

(2) Pour l'application de l'alinéa (1)b), « un le rinçage à l'eau salée » s'entend de l'ajout de l'eau médio-océanique aux citernes d'eau de ballast qui contiennent les quantités résiduelles d'eau de ballast, du mélange de l'eau de rinçage avec l'eau résiduelle et les sédiments dans les citernes par le mouvement du navire et du rejet de l'eau mélangée pour que la salinité de l'eau de ballast résiduelle des citernes qui en résulte dépasse 30 parties par mille ou s'en approche le plus possible.

(3) Le navire qui se conforme aux exigences du paragraphe (1) doit conserver à bord pendant au moins 24 mois un registre démontrant la conformité avec ces exigences.

RENOUVELLEMENT DE L'EAU DE BALLAST — NAVIGATION TRANSOcéANIQUE

6. (1) Le présent article s'applique au navire qui procède au renouvellement de l'eau de ballast et qui, au cours de son voyage, navigue dans une zone qui est située à une distance de plus de 200 milles marins du rivage et où l'eau atteint une profondeur d'au moins 2 000 m.

(2) The ship shall not discharge ballast water that is taken on board the ship outside of waters under Canadian jurisdiction in waters under Canadian jurisdiction unless the ship conducts an exchange before entering Canadian waters in an area situated at least 200 nautical miles from shore where the water depth is at least 2000 m.

(3) If the ship is on a voyage to a port, offshore terminal or anchorage area in the Great Lakes Basin, St. Lawrence River or Gulf of St. Lawrence and cannot comply with subsection (2) because it would compromise the stability of the ship or the safety of the ship or of persons on board, the ship shall notify the Minister of Transport as soon as possible. After doing so, the ship may, beginning on December 1 and ending on May 1, conduct an exchange in the Laurentian Channel east of 63° west longitude where the water depth is at least 300 m.

(4) If the ship cannot comply with subsection (2) because it would be impractical or would compromise the stability of the ship or the safety of the ship or of persons on board, the ship may conduct an exchange in the following areas in waters under Canadian jurisdiction:

(a) in respect of a voyage to a port, offshore terminal or anchorage area on the east coast of Canada, an area south of 43°30' north latitude where the water depth is at least 1000 m;

(b) in respect of a voyage to a port, offshore terminal or anchorage area on the west coast of Canada, an area at least 50 nautical miles west of Vancouver Island and the Queen Charlotte Islands and at least 50 nautical miles west of a line extending from Cape Scott to Cape St. James where the water depth is at least 500 m, with the exception of waters within 50 nautical miles of the Bowie Seamount (53°18' north latitude and 135°40' west longitude);

(c) in respect of a voyage to a port, offshore terminal or anchorage area in Hudson Bay, an area in Hudson Strait east of 70° west longitude where the water depth is at least 300 m; and

(d) in respect of a voyage to a port, offshore terminal or anchorage area in the Higher Arctic, an area in Lancaster Sound east of 80° west longitude where the water depth is at least 300 m.

(5) If the ship is on a voyage to a port, offshore terminal or anchorage area on the west coast of Canada and cannot comply with paragraph (4)(b) because it would be impractical or would compromise the stability of the ship or the safety of the ship or of persons on board, the ship may conduct an exchange in an area at least 45 nautical miles west of Vancouver Island and the Queen Charlotte Islands and at least 45 nautical miles west of a line extending from Cape Scott to Cape St. James where the water depth is at least 500 m, with the exception of waters within 50 nautical miles of the Bowie Seamount (53°18' north latitude and 135°40' west longitude).

BALLAST WATER EXCHANGE — NON-TRANSOCEANIC NAVIGATION

7. (1) This section applies in respect of a ship that exchanges ballast water and does not, during the course of its voyage, navigate more than 200 nautical miles from shore where the water depth is at least 2000 m.

(2) Il est interdit au navire de rejeter dans les eaux de compétence canadienne de l'eau de ballast puisée à l'extérieur de celles-ci sauf s'il a procédé au renouvellement, avant d'entrer dans les eaux de compétence canadienne, dans une zone qui est située à une distance d'au moins 200 milles marins du rivage et où l'eau atteint une profondeur d'au moins 2 000 m.

(3) Le navire qui effectue un voyage vers un port, un terminal situé au large ou un mouillage dans le bassin des Grands Lacs, du fleuve Saint-Laurent ou du golfe Saint-Laurent et qui ne peut se conformer au paragraphe (2) parce que cela compromettrait sa stabilité ou sa sécurité ou celle de personnes à bord avise le ministre des Transports dès que possible. Après avoir donné l'avis, le navire peut, durant la période commençant le 1^{er} décembre et se terminant le 1^{er} mai, procéder au renouvellement dans une zone du chenal Laurentien qui est située à l'est du méridien par 63° de longitude ouest et où l'eau atteint une profondeur d'au moins 300 m.

(4) Le navire qui ne peut se conformer au paragraphe (2) parce que cela ne serait pas pratique ou compromettrait sa stabilité ou sa sécurité ou celle des personnes à bord peut procéder au renouvellement dans les zones ci-après des eaux de compétence canadienne :

a) pour un voyage vers un port, un terminal au large ou un mouillage situé sur la côte est du Canada, une zone qui est située au sud du parallèle par 43°30' de latitude nord et où l'eau atteint une profondeur d'au moins 1 000 m;

b) pour un voyage vers un port, un terminal au large ou un mouillage situé sur la côte ouest du Canada, une zone qui est située à une distance d'au moins 50 milles marins à l'ouest de l'île de Vancouver et des îles de la Reine-Charlotte et d'au moins 50 milles marins à l'ouest d'une ligne tirée du cap Scott au cap St. James, et où l'eau atteint une profondeur d'au moins 500 m, à l'exception des eaux situées dans un rayon de 50 milles marins du mont sous-marin Bowie (53°18' de latitude nord et 135°40' de longitude ouest);

c) pour un voyage vers un port, un terminal au large ou un mouillage situé dans la baie d'Hudson, une zone du détroit d'Hudson qui est située à l'est du méridien par 70° de longitude ouest et où l'eau atteint une profondeur d'au moins 300 m;

d) pour un voyage vers un port, un terminal au large ou un mouillage situé dans l'Extrême-Arctique, une zone du détroit de Lancaster qui est située à l'est du méridien par 80° de longitude ouest et où l'eau atteint une profondeur d'au moins 300 m.

(5) Le navire qui effectue un voyage vers un port, un terminal au large ou un mouillage situé sur la côte ouest du Canada et qui ne peut se conformer à l'alinéa (4)b) parce que cela ne serait pas pratique ou compromettrait sa stabilité ou sa sécurité ou celle des personnes à bord peut procéder au renouvellement dans une zone qui est située à une distance d'au moins 45 milles marins à l'ouest de l'île de Vancouver et des îles de la Reine-Charlotte et d'au moins 45 milles marins à l'ouest d'une ligne tirée du cap Scott au cap St. James, et où l'eau atteint une profondeur d'au moins 500 m, à l'exception des eaux situées dans un rayon de 50 milles marins du mont sous-marin Bowie (53°18' de latitude nord et 135°40' de longitude ouest).

RENOUVELLEMENT DE L'EAU DE BALLAST — AUTRE NAVIGATION

7. (1) Le présent article s'applique au navire qui procède au renouvellement de l'eau de ballast et qui, au cours de son voyage, ne navigue pas dans une zone qui est située à une distance de plus de 200 milles marins du rivage et où l'eau atteint une profondeur d'au moins 2 000 m.

(2) The ship shall not discharge ballast water that is taken on board the ship outside of waters under Canadian jurisdiction in waters under Canadian jurisdiction unless the ship conducts an exchange before entering Canadian waters in an area situated at least 50 nautical miles from shore where the water depth is at least 500 m.

(3) If the ship cannot comply with subsection (2) because it would be impractical or would compromise the stability of the ship or the safety of the ship or of persons on board, the ship may conduct an exchange in the following areas in waters under Canadian jurisdiction:

(a) in respect of a voyage along the east coast of North America, an area south of 43°30' north latitude where the water depth is at least 1000 m;

(b) in respect of a voyage along the west coast of North America, an area situated at least 50 nautical miles west of Vancouver Island and the Queen Charlotte Islands and at least 50 nautical miles west of a line extending from Cape Scott to Cape St. James where the water depth is at least 500 m, with the exception of waters within 50 nautical miles of the Bowie Seamount (53°18' north latitude and 135°40' west longitude);

(c) in respect of a voyage to a port, offshore terminal or anchorage area in Hudson Bay, an area in Hudson Strait east of 70° west longitude where the water depth is at least 300 m; and

(d) in respect of a voyage to a port, offshore terminal or anchorage area in the Higher Arctic, an area in Lancaster Sound east of 80° west longitude where the water depth is at least 300 m.

BALLAST WATER EXCHANGE STANDARD

8. (1) A measurement of volumetric exchange or ballast water salinity does not include the sediment that has settled out of ballast water within a ship.

(2) A ship that exchanges ballast water shall attain

(a) an efficiency of at least 95 per cent volumetric exchange; and

(b) a ballast water salinity of at least 30 parts per thousand, if the exchange of ballast water is conducted in an area not less than 50 nautical miles from shore.

(3) In the case of a ship that exchanges ballast water through flow-through exchange, pumping through three times the volume of each ballast tank shall constitute 95 per cent volumetric exchange, unless the ship provides evidence in its ballast water management plan that pumping through less than three times that volume achieves 95 per cent volumetric exchange.

BALLAST WATER TREATMENT STANDARD

9. A ship that treats ballast water shall attain, after the treatment, ballast water having a viable organism and indicator microbe content less than the following concentrations:

(a) 10 viable organisms per cubic metre greater than or equal to 50 µ in minimum dimension;

(b) 10 viable organisms per millilitre less than 50 µ and greater than or equal to 10 µ in minimum dimension;

(2) Il est interdit au navire de rejeter dans les eaux de compétence canadienne de l'eau de ballast puisée à l'extérieur de celles-ci sauf s'il a procédé au renouvellement, avant d'entrer dans les eaux de compétence canadienne, dans une zone qui est située à une distance d'au moins 50 milles marins du rivage et où l'eau atteint une profondeur d'au moins 500 m.

(3) Le navire qui ne peut se conformer au paragraphe (2) parce que cela ne serait pas pratique ou compromettrait sa stabilité ou sa sécurité ou celle de personnes à bord peut procéder au renouvellement dans les zones ci-après des eaux de compétence canadienne :

a) pour un voyage le long de la côte est de l'Amérique du Nord, une zone qui est située au sud du parallèle par 43°30' de latitude nord et où l'eau atteint une profondeur d'au moins 1 000 m;

b) pour un voyage le long de la côte ouest de l'Amérique du Nord, une zone qui est située à une distance d'au moins 50 milles marins à l'ouest de l'île de Vancouver et des îles de la Reine-Charlotte et d'au moins 50 milles marins à l'ouest d'une ligne tirée du cap Scott au cap St. James, et où l'eau atteint une profondeur d'au moins 500 m, à l'exception des eaux situées dans un rayon de 50 milles marins du mont sous-marin Bowie (53°18' de latitude nord et 135°40' de longitude ouest);

c) pour un voyage vers un port, un terminal au large ou un mouillage situé dans la baie d'Hudson, une zone du détroit d'Hudson qui est située à l'est du méridien par 70° de longitude ouest et où l'eau atteint une profondeur d'au moins 300 m;

d) pour un voyage vers un port, un terminal au large ou un mouillage situé dans l'Extrême-Arctique, une zone du détroit de Lancaster qui est située à l'est du méridien par 80° de longitude ouest et où l'eau atteint une profondeur d'au moins 300 m.

NORME DE RENOUELEMENT DE L'EAU DE BALLAST

8. (1) La mesure du renouvellement volumétrique ou de la salinité de l'eau de ballast ne comprend pas les sédiments provenant de l'eau de ballast qui sont déposés dans un navire.

(2) Le navire qui procède au renouvellement de l'eau de ballast est tenu d'obtenir :

a) d'une part, un renouvellement volumétrique effectif d'au moins 95 pour cent;

b) d'autre part, une salinité de l'eau de ballast d'au moins 30 parties par mille, s'il procède au renouvellement dans une zone située à une distance d'au moins 50 milles marins du rivage.

(3) Dans le cas du navire qui procède au renouvellement par flux continu, le pompage de trois fois le volume de chaque citerne à ballast constitue un renouvellement volumétrique effectif de 95 pour cent à moins que son plan de gestion de l'eau de ballast ne démontre que le pompage de moins de trois fois le volume permet d'obtenir un renouvellement volumétrique de 95 pour cent.

NORME DE TRAITEMENT DE L'EAU DE BALLAST

9. Le navire qui procède au traitement de l'eau de ballast est tenu d'obtenir, après traitement, une eau dont la teneur en organismes viables et en agents microbiens indicateurs est inférieure aux concentrations suivantes :

a) 10 organismes viables par mètre cube dont la dimension minimale est égale ou supérieure à 50 µ;

b) 10 organismes viables par millilitre dont la dimension minimale est inférieure à 50 µ et égale ou supérieure à 10 µ;

- (c) one colony-forming unit (cfu) of toxicogenic *Vibrio cholerae* (O1 and O139) per 100 mL or one cfu per 1 g (wet weight) zooplankton samples;
- (d) 250 cfu of *Escherichia coli* per 100 mL; and
- (e) 100 cfu of intestinal enterococci per 100 mL.

SEDIMENT DISPOSAL

10. (1) A ship shall not discharge into waters under Canadian jurisdiction sediment that has settled out of ballast water and comes from the routine cleaning of spaces used to carry ballast water taken on board the ship outside of waters under Canadian jurisdiction.

(2) The ship may carry out the disposal of the sediment at a reception facility.

BALLAST WATER MANAGEMENT PLAN

11. (1) Effective six months after the day on which these Regulations come into force, the owner of a ship shall ensure that the ship carries on board and implements a ballast water management plan setting out safe and effective procedures for ballast water management and containing at least the following:

- (a) a detailed description of the ballast water management processes that the ship must use;
- (b) a detailed description of the safety procedures that the crew and the ship must follow with respect to ballast water management;
- (c) a detailed description of the procedures that the crew must follow with respect to satisfying the requirements of these Regulations and implementing the ballast water management plan;
- (d) a detailed description of the procedures that the crew must follow for the disposal, at sea or on land, of sediment resulting from the routine cleaning of the spaces used to carry ballast water; and
- (e) a detailed description of the procedures that the crew must follow for co-ordinating ballast water management with Canadian authorities.

(2) The ballast water management plan shall also include the following:

- (a) a detailed description of the ballast water system, including the design specifications;
- (b) for ships that exchange ballast water through flow-through exchange, evidence of the stability of the tank boundary structure in cases where the tank head is equivalent to the full distance to the top of the overflow;
- (c) for ships that exchange ballast water through sequential exchange, a list of the exchange sequences that take account of the strength, stability, minimum draught forward and propeller immersion, as well as a list of solutions to the problems of sloshing, slamming and ballast inertia;
- (d) a description of the operational limits, such as wave height for various speeds and headings, for the safe and effective management of ballast water;
- (e) an identification of the officer on board who is responsible for implementing the plan; and
- (f) the ballast water reporting form and requirements respecting its delivery, as well as the reporting requirements applicable to the ship under the laws of other jurisdictions.

- (c) une unité formant colonies de *Vibrio cholerae* toxigène (O1 et O139) par 100 mL ou une unité formant colonies par gramme (masse humide) d'échantillons de zooplancton;
- (d) 250 unités formant colonies d'*Escherichia coli* par 100 mL;
- (e) 100 unités formant colonies d'entérocoque intestinal par 100 mL.

ÉLIMINATION DES SÉDIMENTS

10. (1) Il est interdit au navire de rejeter dans les eaux de compétence canadienne des sédiments provenant de l'eau de ballast qui se sont déposés et du nettoyage régulier des espaces utilisés pour transporter à bord de l'eau de ballast puisée à l'extérieur des eaux de compétence canadienne.

(2) Le navire peut éliminer les sédiments à une installation de réception.

PLAN DE GESTION DE L'EAU DE BALLAST

11. (1) À compter de six mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement, le propriétaire du navire veille à ce qu'un plan de gestion de l'eau de ballast soit conservé à bord du navire et qu'il soit mis en œuvre. Le plan établit une procédure sûre et efficace pour la gestion de l'eau de ballast et comporte au moins ce qui suit :

- a) une description détaillée des processus de gestion de l'eau de ballast que le navire doit utiliser;
- b) une description détaillée des consignes de sécurité que le navire et l'équipage doivent suivre relativement à la gestion de l'eau de ballast;
- c) une description détaillée des mesures que l'équipage doit prendre pour satisfaire aux exigences du présent règlement et mettre en œuvre le plan de gestion de l'eau de ballast;
- d) une description détaillée de la procédure que l'équipage doit suivre pour éliminer, en mer ou à terre, les sédiments provenant du nettoyage régulier des espaces utilisés pour transporter de l'eau de ballast;
- e) une description détaillée de la procédure que doit suivre l'équipage pour coordonner la gestion de l'eau de ballast avec les autorités canadiennes.

(2) Le plan de gestion de l'eau de ballast comporte également les éléments suivants :

- a) une description détaillée du système d'eau de ballast, y compris les normes de conception;
- b) pour les navires qui renouvellent l'eau de ballast par flux continu, des données démontrant que la structure d'entourage de la citerne est stable dans les cas où la colonne d'eau est équivalente à la pleine distance jusqu'au haut du trop plein;
- c) pour les navires qui renouvellent l'eau de ballast par échange séquentiel, une liste des séquences de renouvellement qui tiennent compte de la puissance, de la stabilité, du tirant d'eau avant minimum et de l'immersion du propulseur, de même qu'une liste de solutions aux problèmes liés au ballonnement, au martèlement et à l'inertie du ballast;
- d) une description des limites opérationnelles, tels les creux de vague acceptables pour divers caps et vitesses, permettant d'assurer une gestion sûre et efficace de l'eau de ballast;
- e) la mention de l'officier de bord chargé de la mise en œuvre du plan de gestion de l'eau de ballast;
- f) le formulaire de rapport sur l'eau de ballast et les exigences relatives à sa transmission, de même que les exigences en matière de rapport applicables au navire en vertu du droit d'une autre juridiction.

12. (1) Effective six months after the day on which these Regulations come into force, the owner of a Canadian ship or a ship that could be registered under Part I of the *Canada Shipping Act* shall submit four copies of its ballast water management plan to the Board.

(2) If any change is made to the ship or its operations that affects its ballast water management plan, four copies of an amended ballast water management plan shall, as soon as possible, be submitted to the Board.

EXCEPTIONAL CIRCUMSTANCES

13. (1) If a ship that is required to manage ballast water in accordance with subsection 4(2) or (3) or a ship that is not required to manage ballast water in accordance with section 5 cannot comply with these Regulations or its ballast water management plan because of an equipment failure or because it would compromise the stability of the ship or the safety of the ship or of persons on board, the ship shall notify the Minister of Transport at least 96 hours before entry into the territorial sea and provide updates on the status of the situation in the manner provided in section 5.1 of TP 13617.

(2) Despite subsection (1), a ship that is unable to give 96 hours' notice before entry into the territorial sea shall notify the Minister of Transport as soon as it becomes possible to do so.

(3) After being notified, the Minister of Transport shall, in consultation with the master of the ship, determine the measures that, without compromising the safety of the ship or of persons on board, would reduce as much as practicable the likelihood of the introduction of harmful aquatic organisms or pathogens into waters under Canadian jurisdiction.

(4) In determining the measures that should be implemented, the Minister of Transport shall take the following criteria into account:

(a) the information provided to the Minister of Transport by the master of the ship respecting the nature of the ballast water it is carrying, including its origin and the operations previously performed on the ballast water on board the ship;

(b) possible operations that would, taking into account prevailing sea conditions, remove or render harmless harmful aquatic organisms and pathogens within the ballast water taken onto the ship outside waters under Canadian jurisdiction or that would minimize their uptake in that ballast water or their discharge with that ballast water into waters under Canadian jurisdiction;

(c) the feasibility of implementing the possible operations, taking into account their compatibility with the design and operation of the ship; and

(d) the consequences of the possible operations on the safety of the ship and of persons on board.

(5) The ship shall implement the measures determined by the Minister of Transport, which shall include one or more of the following:

(a) the retention of some or all of the ballast water on board the ship while it is in waters under Canadian jurisdiction;

(b) the exchange of the ballast water or a portion of it in the location indicated, using the procedures specified;

(c) the discharge of the ballast water or a portion of it in the location indicated, using the procedures specified; and

12. (1) À compter de six mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement, le propriétaire d'un navire canadien ou d'un navire qui pourrait être immatriculé sous le régime de la partie I de la *Loi sur la marine marchande du Canada* présente au Bureau quatre exemplaires de son plan de gestion de l'eau de ballast.

(2) Lorsqu'une modification apportée au navire ou à son exploitation a une incidence sur son plan de gestion de l'eau de ballast, quatre exemplaires du plan de gestion de l'eau de ballast modifié sont présentés au Bureau dès que possible.

CIRCONSTANCES EXCEPTIONNELLES

13. (1) Le navire qui est tenu de gérer son eau de ballast en conformité avec les paragraphes 4(2) ou (3), ou le navire qui n'est pas tenu de gérer son eau de ballast en conformité avec l'article 5, qui ne peut se conformer au présent règlement ni à son plan de gestion de l'eau de ballast en raison d'une défaillance de l'équipement ou parce que cela compromettrait la stabilité ou la sécurité du navire ou celle des personnes à bord en avise le ministre des Transports au moins 96 heures avant d'entrer dans la mer territoriale et le tient informé de l'évolution de la situation de la manière prévue à l'article 5.1 de la TP 13617.

(2) Malgré le paragraphe (1), le navire qui est incapable de donner un préavis de 96 heures avant d'entrer dans la mer territoriale en avise le ministre des Transports dès qu'il lui devient possible de le faire.

(3) Après réception de l'avis, le ministre des Transports détermine, en consultation avec le capitaine du navire, les mesures qui, sans compromettre la sécurité du navire ni celle des personnes à son bord, permettraient de réduire autant que possible la probabilité que des agents pathogènes ou des organismes aquatiques nuisibles soient introduits dans les eaux de compétence canadienne.

(4) Pour déterminer les mesures qu'il convient de mettre en œuvre, le ministre des Transports tient compte des facteurs suivants :

a) les renseignements que lui fournit le capitaine du navire sur la nature de l'eau de ballast qu'il transporte, y compris sa provenance et les opérations dont elle a fait l'objet au préalable à bord du navire;

b) les opérations possibles qui permettraient, compte tenu de l'état de la mer, d'éliminer ou de rendre inoffensifs les agents pathogènes ou les organismes aquatiques nuisibles présents dans l'eau de ballast puisée à l'extérieur des eaux de compétence canadienne ou de réduire au minimum leur introduction dans l'eau de ballast ou leur rejet avec celle-ci dans les eaux de compétence canadienne;

c) la faisabilité d'exécuter les opérations possibles, compte tenu de leur compatibilité avec la conception et l'exploitation du navire;

d) les conséquences des opérations possibles sur la sécurité du navire et des personnes à son bord.

(5) Le navire est tenu de mettre en œuvre les mesures déterminées par le ministre des Transports, lesquelles comportent une ou plusieurs des actions suivantes :

a) la conservation de la totalité ou d'une partie de l'eau de ballast à bord du navire pendant qu'il se trouve dans les eaux de compétence canadienne;

b) le renouvellement de la totalité ou d'une partie de l'eau de ballast à l'endroit indiqué, au moyen de la procédure précisée;

c) le rejet de la totalité ou d'une partie de l'eau de ballast à l'endroit indiqué, au moyen de la procédure précisée;

(d) the treatment of the ballast water or a portion of it on board the ship in accordance with a specified method.

(6) The ship shall provide all reasonable assistance that the Minister of Transport may request.

REPORTING

14. (1) The master of a ship bound for a port, offshore terminal or anchorage area in Canada shall submit to the Minister of Transport a completed Ballast Water Reporting Form in the manner provided in section 5.2 of TP 13617 as soon as possible after a management process is performed or a measure determined by the Minister is implemented.

(2) A copy of every submitted Ballast Water Reporting Form shall be carried on board the ship for 24 months after it is submitted.

COMING INTO FORCE

15. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

Scientific evidence suggests that ballast water (which includes the suspended matter in the water and sediments settled out of the water) carried on board a ship can be a vector by which harmful aquatic organisms and pathogens are unintentionally transported around the world. These organisms and pathogens carried in ballast water can potentially invade an ecosystem when a ship discharges untreated ballast water. When non-indigenous organisms are discharged into waters where environmental conditions are such that they grow and flourish, they can become invasive and decimate native flora and fauna. The purpose of the *Ballast Water Control and Management Regulations* (the Regulations) is to require ships to manage ballast water in such a manner as to reduce the potential of such invasions.

The international community recognizes that uncontrolled discharge of ballast water and sediment has led to the transfer of harmful aquatic organisms and pathogens. The International Maritime Organization (IMO) has been addressing the issue since 1988 when Canada reported on invasive marine species in the Great Lakes. In response, the IMO adopted voluntary guidelines in 1991 to help prevent further introductions. In an attempt to control further transfers, members of the IMO signed the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (IMO Convention) on February 13, 2004. Signatories to the IMO Convention, of which Canada is one, agree to take measures that will help prevent, minimize, and ultimately eliminate the transfer of harmful aquatic organisms and pathogens through the control and management of ships' ballast water and sediments. However, the IMO Convention only enters into force when 30 countries comprising 35 per cent of the world's tonnage offer intent to ratify or accede to it, without reservation.

d) le traitement de la totalité ou d'une partie de l'eau de ballast à bord du navire en conformité avec une méthode précisée.

(6) Le navire est tenu de fournir au ministre des Transports toute l'assistance raisonnable qu'il peut demander.

RAPPORTS

14. (1) Le capitaine du navire qui se dirige vers un port, un terminal situé au large ou un mouillage au Canada présente au ministre des Transports le Formulaire pour l'eau de ballast rempli de la manière prévue à l'article 5.2 de la TP 13617 dès que possible après l'exécution d'un processus de gestion ou la mise en œuvre d'une mesure déterminée par le ministre.

(2) Une copie de chaque Formulaire pour l'eau de ballast présenté est conservée à bord pendant une période de 24 mois après sa présentation.

ENTRÉE EN VIGUEUR

15. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

RÉSUMÉ D'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Les observations scientifiques nous indiquent que l'eau de ballast (qui comporte des particules en suspension dans l'eau ainsi que des sédiments déposés) transportée à bord d'un navire peut être un vecteur de transport non intentionnel d'organismes aquatiques et d'agents pathogènes nuisibles dans le monde entier. Ces organismes et agents pathogènes transportés dans l'eau de ballast peuvent éventuellement envahir un écosystème lorsqu'un navire rejette de l'eau de ballast n'ayant subi aucun traitement. Lorsque des organismes étrangers sont rejetés dans des eaux où les conditions environnementales leur permettent de se reproduire et de croître, ils peuvent devenir envahissants et décimer la flore et la faune indigènes. Le but du *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast* (le règlement) est d'obliger les navires à gérer leur eau de ballast de manière à réduire les risques de telles invasions.

La communauté internationale reconnaît que le rejet incontrôlé des eaux de ballast et des sédiments a entraîné le transfert d'organismes aquatiques et d'agents pathogènes nuisibles. L'Organisation maritime internationale (OMI) s'est attaquée à ce problème à compter de 1988 lorsque le Canada a signalé des espèces marines envahissantes dans les Grands Lacs. L'OMI a adopté des lignes directrices à conformité volontaire en 1991 afin d'aider à contrer l'introduction d'autres espèces envahissantes. En vue de contrôler tout nouvel envahissement, le 13 février 2004, les membres de l'OMI ont signé la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux et sédiments de ballast (Convention de l'OMI). Les signataires de cette convention, dont le Canada fait partie, conviennent de prendre des mesures en vue de prévenir, de réduire et éventuellement d'éliminer le transfert d'organismes aquatiques et d'agents pathogènes nuisibles au moyen du contrôle et de la gestion des eaux et sédiments de ballast des navires. Cependant, la Convention de l'OMI n'entrera en vigueur que lorsque 30 pays représentant 35 p. 100 du tonnage du monde entier manifesteront l'intention de la ratifier ou d'y adhérer, sans réserve.