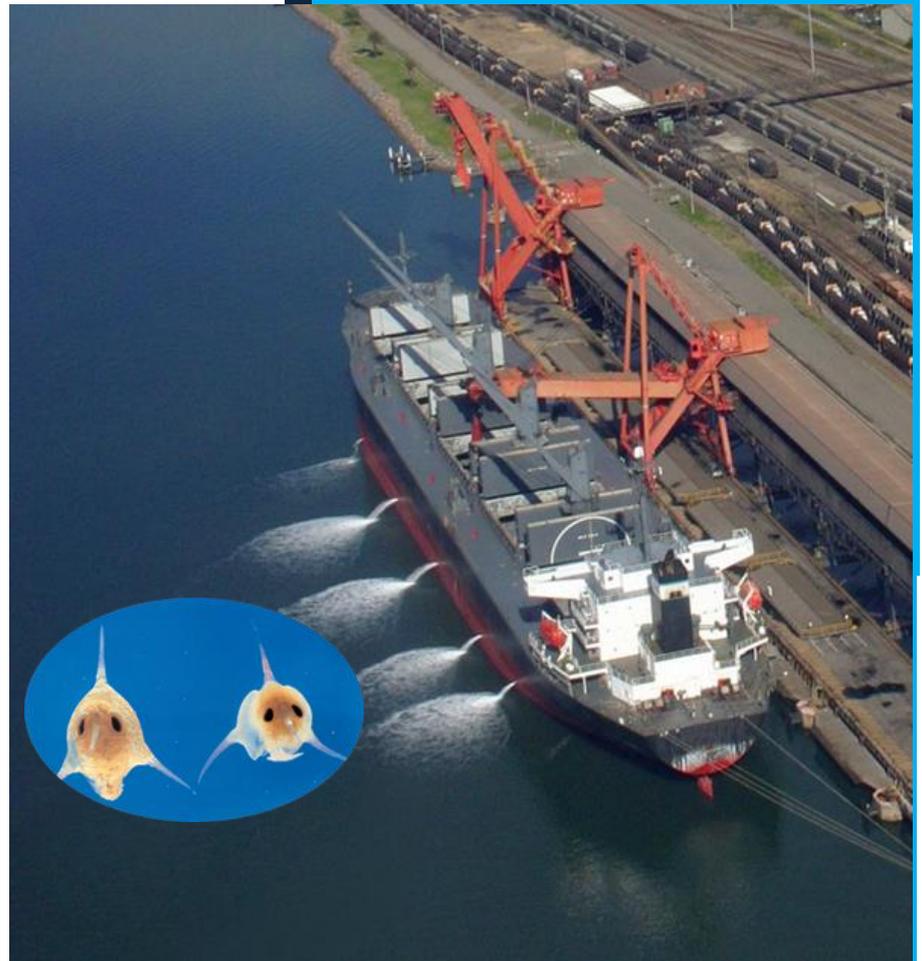




2016

STRATÉGIE NATIONALE DE GESTION DES EAUX DE BALLAST

(DJIBOUTI)



Empowered lives.
Resilient nations.



Table des matières

1. Résumé.....	4
2. Lexique	7
3. Introduction.....	9
3.1 Contexte du problème des EEE.....	9
3.1.1 Niveaux international et régional	9
3.1.2 EEE au niveau national	11
3.2 Contexte du problème de la Gestion des Eaux de Ballast	11
3.2.1 Aux niveaux international et régional	12
3.2.2 Au niveau national.....	13
3.3 Obligations internationales, régionales et nationales	13
3.3.2 Les Conventions	13
3.4 Pertinence des eaux de ballast en tant que vecteur des EEE à Djibouti	16
3.4.1 Histoire de l'industrie du transport et de l'impact économique	16
3.4.2 Impact sur l'environnement	16
3.4.3 Problèmes de santé publique	17
3.5 Portée.....	17
3.5.1 Portée géographique de Djibouti	17
3.5.2 Portée Technique	18
4. But de la stratégie	19
4.1 Pourquoi la stratégie a été écrite ?	19
4.2 Principes directeurs.....	19
5. Objectifs	20
5.1 Ce que la stratégie cherche à atteindre.....	20
5.2 Quel est le résultat escompté	20
5.2.1 Objectifs institutionnels.....	21
5.2.2 Objectifs environnementaux.....	21
5.2.3 Objectifs sociaux ou économiques	22
6 Espèces Exotiques Envahissantes	23
6.1 Résultats de l'étude sur l'ampleur des eaux de ballast en tant que vecteur des EEE	23
6.1.1 Intégration de la gestion des eaux de ballast dans un processus plus large de gestion des EEE et des côtes.....	23
6.2 Obligations internationales de Djibouti.....	24
6.3 Agence ou Département responsable.....	24
6.3.1 Division du travail	24
6.3.2 Nouvelle législation et exigences à mettre en œuvre.....	25
6.4 Évaluation biologique et suivi des ports	26
7. Gestion des Eaux de Ballast	26
7.1 Système de Gestion des Eaux de Ballast	26
Table : 3 Obligations pour les autorités portuaires	27
7.1.1 Agence ou Département responsable.....	28
7.1.2 Division du Travail.....	28

7.2 Éléments du Système, procédures et documents requis par le Système	28
7.2.1 Certificat International de Gestion des Eaux de Ballast aux navires	28
7.2.2 Plan de Gestion des Eaux de Ballast	28
7.2.3 Registre des Eaux de Ballast	28
7.2.4 S'assurer de la conformité aux normes par les navires battant pavillon djiboutien.....	29
7.2.5 Visites des navires	29
7.2.6 Mise en œuvre et pénalités	29
8. Plan de mise en œuvre	29
8.1 Accords institutionnels.....	30
8.1.1 Responsabilités Régionale ou Nationale	30
8.1.2 Agence principale.....	31
8.1.3 Groupe de conseils ou Groupe de Travail National.....	32
8.1.4 Collaboration intersectorielle	32
8.2 Rassembler les informations	33
8.2.1 Évaluation des Risques, Enquête et Surveillance des EEE.....	33
8.2.2 Recherche et Développement des Plans de Gestion des Eaux de Ballast	34
8.2.3 Surveillance de la mise en œuvre de la Stratégie Nationale	34
8.2.4 Évaluation et Revue de la Stratégie	35
8.3 Législation et Régulation.....	35
8.3.1 Conformité et mise en œuvre.....	35
8.3.2 Coordination de Juridictions croisées	36
8.3.3 Favoriser des liens internationaux et de la coopération.....	36
8.4 Communication, sensibilisation et formation.	36
8.4.1 Ministères et Agences Gouvernementales Nationales	37
8.4.2 Industrie.....	37
8.4.3 Conventions internationales	37
9. Financement	37
9.1 Mise en œuvre du financement (2-5 premières années)	37
9.1.1 Recrutement.....	38
9.1.2 Collecte d'informations, inspections, études	38
9.1.3 Coût de supports (communication, formation, surveillance et évaluation)	39
9.2 Financement continu.....	39
9.2.1 Dotation en personnel.....	39
9.2.2 collecte d'informations, des inspections, des études (au-delà de 5 ans).....	39
10. Les intervenants Analyse-parties prenantes rôles, les forces, faiblesses et attentes.....	39

1. Résumé

Les Espèces Exotiques Envahissantes (EEE) sont des espèces exotiques dont l'introduction et la propagation en dehors de leur aire de répartition naturelle passée ou présente menacent économiquement et/ou écologiquement des écosystèmes, des habitats ou d'autres espèces.

Les Espèces Exotiques Envahissantes proviennent de tous les groupes taxonomiques, y compris les animaux, les plantes, les champignons et les micro-organismes, et peuvent affecter tous les types d'écosystème. Pour qu'une espèce exotique devienne invasive, elle doit introduire, survivre et prospérer dans son nouveau milieu. Les caractéristiques communes aux Espèces Exotiques Envahissantes comprennent une reproduction et une croissance rapide, une grande capacité de dispersion, une bonne plasticité phénotypique (capacité à s'adapter physiologiquement à de nouvelles conditions) et une capacité à survivre avec différents types de nourritures et dans une grande variété de conditions environnementales.

L'eau de ballast des navires constitue l'un des principaux moyens par lesquels les EEE marines sont transférées dans de nouveaux environnements. La navigation maritime assure le transport de plus de 90% des produits de base mais également le transfert d'environ 3 à 5 milliards de tonnes d'eau de ballast à l'échelle internationale chaque année. Un volume similaire peut également être transféré au niveau national dans les pays et régions chaque année. L'eau de ballast est absolument essentielle pour le fonctionnement sécurisé et efficace du transport maritime moderne, assurant l'équilibre et la stabilité des navires partiellement ou non chargés. Cependant, il peut également constituer une menace grave sur l'écologie, l'économie et la santé.

On estime que 10 milliards de tonnes d'eau de ballast sont transférés globalement chaque année et que plus de 10.000 espèces marines peuvent être transportés chaque jour à travers les océans dans l'eau de ballast des navires de charge et introduits dans un environnement non-natif. Comme l'eau de ballast peut être douce, saumâtre ou salée, l'environnement côtier, les estuaires et les eaux navigables intérieures, sont réputées être les plus à risque.

Cela signifie que nous sommes aujourd'hui capables de déplacer plus d'organismes autour du monde en un mois que ce qui était jadis transporté en un siècle. On estime en conséquence que le transfert des eaux de ballast associé aux grands navires est aujourd'hui le principal vecteur de dispersion des EEE, et que les principales routes de propagation pour les EEE sont donc les routes maritimes

La question des EEE marines est devenue un sujet d'actualité mondiale en raison de la menace potentielle qu'elle fait peser sur l'écosystème marin et le développement durable des ressources naturelles en général. La communauté internationale a, au fil des années, pris des mesures pour contrôler cette menace dont l'aboutissement est l'adoption de la Convention Internationale pour le Contrôle et la Gestion des Sédiments et Eaux de Ballast des Navires 2004 (Convention sur les EDB). Au 19 Avril 2016, 49 États avaient ratifié la Convention sur les EDB représentant 34,79% du tonnage mondial. La convention entrera en vigueur 12 mois après que 30 États représentant 35% du tonnage mondial l'aient ratifiée.

À Djibouti, 85 à 90% du commerce international en volume est transporté par voie maritime ce qui implique un grand risque d'exposition aux EEE marines. Cependant, en tant que nation, aucune mesure sérieuse n'a été prise pour résoudre le problème. Actuellement, ni l'Autorité chargée des ports ni la Direction des Affaires Maritimes n'a mis en place un système fonctionnel de surveillance et de contrôle de la gestion des eaux de ballast des navires faisant escale dans les ports djiboutiens.

C'est pour cette raison que les Autorités djiboutiennes envisagent de ratifier la Convention sur les EDB. Afin de mettre pleinement en œuvre un régime juridique qui gère correctement la question des eaux de ballast des navires, il serait nécessaire pour Djibouti de prendre toutes les mesures qui en amont accompagneront la ratification de la convention. La transcription de la Convention dans la législation nationale permettra son application dans le pays. Djibouti a ratifié d'autres traités environnementaux qui ont une certaine pertinence par rapport à la question des EEE sans être spécifiquement liées à l'eau de ballast considérée comme le vecteur principal. Il n'existe

actuellement pas à Djibouti de régime qui régule l'activité de l'eau de ballast

Les quantités commerciales importantes de pétrole et de gaz transportées à partir des ports djiboutiens couplées à l'augmentation des importations et des exportations d'autres marchandises transportées par les navires ont sans aucun doute entraîné une augmentation du trafic maritime dans les ports djiboutiens. Comme le volume des échanges et du commerce national augmentent, les effets nocifs de ces activités, particulièrement, le transfert potentiel des EEE par l'eau de ballast des navires vont, de plus en plus, constituer une menace pour l'environnement marin du pays.

La Direction des Affaires Maritimes (DAM) devrait être mandatée dans le Code de la Marine Marchande à poursuivre la ratification et la mise en œuvre des conventions maritimes internationales en collaboration avec les ministères compétents et prendre des mesures idoines allant particulièrement dans le sens de la ratification de la Convention sur les EDB. Cela devrait être suivi par l'adoption d'un Règlement national sur la gestion des eaux de ballast.

Djibouti n'a pas encore émis de prescriptions pour l'établissement du Plan de gestion des eaux de ballast (Règle B-5), du Registre des Eaux de Ballast (Règle B-2) ou du Certificat International de Gestion des Eaux de Ballast (Règle E-2), de sorte que la législation nationale sur la gestion des eaux de ballast devrait exiger un plan standard approuvé conformément à la Convention et aux bonnes pratiques. Ces prescriptions sous forme d'un Règlement sur la Gestion des Eaux de Ballast devraient être émises par la DAM agissant en tant qu'Agence Principale pour la Gestion des Eaux de Ballast.

Afin d'adopter la législation appropriée, il est nécessaire d'élaborer une Stratégie Nationale avec ses priorités et son plan de mise en œuvre qui permettront de déterminer toutes les exigences législatives, procédurales et autres pour la mise en œuvre de la stratégie. La question de la gestion des eaux de ballast doit nécessairement recevoir une approche multidimensionnelle impliquant les agences et les institutions intersectorielles dans le cadre d'un Groupe de Travail National (GTN) qui comprendra sans être exhaustif les organismes suivants :

- Le Ministère de l'Équipement et des Transports (Direction des Affaires Maritimes)
- Le Ministère de l'Habitat, l'Urbanisme et de l'Environnement (Direction de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement (DEDD))
- Le Ministère de l'Agriculture, de l'Élevage, de la Pêche et des Ressources Halieutiques
Direction de l'Élevage et Direction des Pêches;
- Le Ministère de la Santé ;
- Le Ministère Délégué chargé du Tourisme (Office National de Tourisme de Djibouti)
- L'Université de Djibouti
- Le Centre d'Étude et de Recherche de Djibouti (CERD) ;
- La Garde-côtes Djiboutienne ;
- La Marine Nationale ;
- Les terminaux pétroliers ;
- Les ONG, agences de voyages et associations d'usagers de la mer.

Il est essentiel d'accorder une grande priorité à la sensibilisation sur le problème causé par les Organismes Aquatiques Nuisibles et Agents Pathogènes transportés par le biais des eaux de ballast et des sédiments des navires. Les programmes de sensibilisation des institutions pertinentes doivent être accessibles à toutes les parties prenantes, en particulier les compagnies maritimes, les communautés de pêcheurs et autres usagers de la mer. Les populations, principalement celles vivant à proximité des côtes qui sont les plus exposées aux effets néfastes des EEE, doivent essentiellement être éduquées, informées et formées sur les différents secteurs concernés pour assurer la détection précoce des EEE et les mécanismes d'information.

Cette stratégie prévoit que le financement de sa mise en œuvre provienne de divers bailleurs de fonds étrangers et locaux afin d'assurer son exécution effective et le renforcement des capacités des experts techniques et le personnel clés requis.

2.0 Acronymes

APZFD	Autorité des Ports et des zones franches de Djibouti
BWRB	Registre des eaux de ballast
BWRF	Formulaire de déclaration des eaux de ballast
DAM	Direction des Affaires Maritimes
CBD	Convention sur la Diversité Biologique
CERD	Centre d'Étude et de Recherche de Djibouti
CNCA	Comité National du Codex Alimentaires
CNUCED	Conférence des Nations unies sur le Commerce et le Développement
CNUDM/UNCLOS	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer
CRIPEN	Centre de Recherche et d'Information Pédagogiques de l'éducation Nationale
DEDD	Direction de l'Environnement et du Développement Durable
DDDI	Direction des Douanes et des Droits Indirects
EDB	Eaux de ballast
EEE	Espèces Exotiques Envahissantes
FEM	Fonds pour l'Environnement Mondial
GCD	Garde-côtes Djiboutienne
GIZC	Plan de Gestion Intégré des Zones Côtières
GTN	Groupe de Travail National
GTR	Groupe de Travail Régionale
ICTM	Indice de Connectivité des Transports Maritimes Réguliers
MARPOL 73/78	Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de 1973 telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif
S.T.B.N.D.B	Secrétariat Technique du Bureau National de la Diversité Biologique
D.E. P	Direction de l'Élevage et des Pêches
MAEPERH	Ministre de l'Agriculture, de l'Eau, de la Pêche, de l'Élevage et des Ressources
MET	Ministère de l'Équipement et des Transports
MHUE	Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Environnement
NOBOB	No Ballast on board « Sans ballast à bord ».
OANAP	Organismes Aquatiques Nuisibles et Agents Pathogènes
OMI	Organisation Maritime Internationale
ONG	Organisation Non Gouvernementale
P.A.N.E	Plan d'Action National de l'Environnement
PERSGA	Organisation Régionale pour la Conservation de l'Environnement de la Mer Rouge et du Golfe d'Aden
PFL	Point Focal Local
PNUD	Programme des Nations Unies pour le Développement
PNUE	Programme des Nations Unies pour l'Environnement
GloBallast	Partenariats GloBallast (GBP) voir lexique
SCA	Contrôle et Suivi de la Conformité

2. Lexique

- **Biodiversité** : la diversité parmi les organismes vivants de toutes origines : terrestre, marine et autres écosystèmes aquatiques, et les milieux écologiques dont ils font partie ; elle inclut également la diversité au sein des espèces, entre les espèces, et celle des écosystèmes.
- **Eaux de ballast** : Définition de la Convention sur les EDB : les eaux et les matières en suspension prises à bord d'un navire pour contrôler l'assiette, la gîte, le tirant d'eau, la stabilité ou les contraintes

Dans le transport maritime, on nomme « ballast » les grands réservoirs situés généralement dans les doubles coques des navires (pour les plus récents), qui permettent d'accueillir d'importantes quantités d'eau, les « eaux de ballast », lesquelles jouent un rôle de stabilisateur, permettant d'équilibrer le navire, ou de corriger son assiette en cas de gîte, ou de roulements de cargaisons. Elles garantissent aussi un enfoncement suffisant du navire dans l'eau pour un fonctionnement efficient de l'hélice. La vidange (déballastage) de ces réservoirs pose des problèmes écologiques, par la dispersion de certaines espèces, vivant dans une partie des eaux du globe et rejetées dans une autre, pouvant devenir invasives et ainsi nuire à la zone de rejet.

- **Écosystèmes** : une communauté de plantes, d'animaux et de petits organismes qui vivent, se nourrissent, se reproduisent et interagissent dans la même zone ou le même environnement.
- **Une espèce cryogéniques**:(Biologie) Se dit d'espèces dont on ne peut identifier l'origine géographique
- **La législation nationale** : Les statuts, lois, règlements et textes législatifs d'un État
- **Pathogène** : Qualifie ce qui provoque une maladie, en particulier un germe capable de déterminer une infection.
- **Risque** : La probabilité et l'ampleur du fait dommageable
- **Analyse des risques** : L'évaluation des risques pour déterminer si, et quel type d'actions doivent être prises pour réduire le risque.
- **Objectif d'Aichi** : Les Objectifs d'Aichi pour la biodiversité sont un ensemble de 20 Objectifs regroupés dans cinq Buts stratégiques devant être atteints d'ici à 2020. Ils font partie du Plan stratégique pour la biodiversité 2011-2020, adopté en 2010 lors de la 10e réunion de la Conférence des Parties à la Convention sur la Diversité Biologique.
- **Objectif 9** : D'ici à 2020, les espèces exotiques envahissantes et les voies d'introduction sont identifiées et classées en ordre de priorité, les espèces prioritaires sont contrôlées ou éradiquées et des mesures sont en place pour gérer les voies de pénétration, afin d'empêcher l'introduction et l'établissement de ces espèces.
- **Projet OMI/GloBallast (Partenariats GloBallast (GBP))** a pour objectif de soutenir la dynamique mondiale dans la lutte contre la problématique du transfert des espèces invasives par les eaux de ballast et catalyser des partenariats mondiaux novateurs pour développer des solutions.

Ce projet a été créé afin de mettre en œuvre des partenariats pour aider les pays en développement à réduire le transfert d'organismes aquatiques nuisibles dans les eaux de ballast des navires.

GBP vise principalement à aider les pays en développement pour réduire le risque des bio-invasions aquatiques via les sédiments et l'eau de ballast des navires.

GloBallast s'efforce de :

- Développer les capacités de gestion de port ;
- Soutenir des réformes institutionnelles au niveau national ;
- Élaborer des mécanismes pour le développement durable ; et
- Conduire la coopération et la coordination régionale.

3. Introduction

3.1 Contexte du problème des EEE

3.1.1 Niveaux international et régional

Les Espèces Exotiques Envahissantes (EEE) sont des espèces exotiques dont l'introduction et la propagation en dehors de leur aire de répartition naturelle passée ou présente menacent économiquement et/ou écologiquement des écosystèmes, des habitats ou d'autres espèces.

Les Espèces Exotiques Envahissantes proviennent de tous les groupes taxonomiques, y compris les animaux, les plantes, les champignons et les micro-organismes, et peuvent affecter tous les types d'écosystème. Bien que seul un petit pourcentage des organismes transplantés dans de nouveaux environnements deviennent envahissants, leurs effets négatifs peuvent aller en s'amplifiant et, sur le long terme, prendre des proportions considérables. Les espèces introduites sont généralement véhiculées par les moyens de transport et les échanges commerciaux. Si le nouvel habitat d'une espèce est suffisamment similaire à son aire d'origine, elle peut survivre et se reproduire. Cependant, il lui faut d'abord subsister dans des conditions de faibles densités auxquelles il peut s'avérer difficile de trouver des partenaires pour se reproduire. Pour qu'une espèce devienne envahissante, elle doit réussir à supplanter les organismes indigènes, coloniser son nouvel environnement, augmenter la densité de sa population et nuire aux écosystèmes de son aire d'introduction. En résumé, pour qu'une espèce exotique devienne envahissante, elle doit arriver, survivre et prospérer.

Les espèces qui ont été déplacées par une activité humaine, intentionnellement ou non intentionnellement, dans des régions où elles ne se trouvent pas naturellement sont appelées « espèces introduites » ou « espèces exotiques ». Il existe de nombreux exemples d'introductions intentionnelles d'espèces, y compris de nombreuses cultures et organismes utilisés dans la mariculture et l'aquaculture, tel que le tilapia, certains saumons et des espèces de mollusques.

Bien que dans la plupart des cas, très peu voire aucun changement remarquable ne se produise dans la diversité et la productivité locale d'un écosystème à la suite d'introductions d'espèces, certaines espèces introduites peuvent s'installer dans des conditions favorables et, en l'absence de contrôle naturel des prédateurs, parasites ou maladies, peuvent causer des changements drastiques dans l'écosystème. Ces espèces sont appelées Espèces Exotiques Envahissantes (EEE). Étant donné qu'une espèce introduite a peu de chances d'être soumise aux mêmes contrôles naturels que ceux qui conservaient la population à l'équilibre écologique dans son aire de répartition d'origine, elle a tendance à augmenter rapidement, au point qu'elle dépasse son nouvel environnement, souvent au détriment à la fois de la biodiversité d'origine et des populations humaines.

Les caractéristiques communes aux Espèces Exotiques Envahissantes comprennent une reproduction et une croissance rapide, une grande capacité de dispersion, une bonne plasticité phénotypique (capacité à s'adapter physiologiquement à de nouvelles conditions) et une capacité à survivre avec différents types de nourritures et dans une grande variété de conditions environnementales. Un bon indicateur du potentiel envahissant d'une espèce est de savoir si elle a déjà réussi à envahir d'autres régions.

L'absence des prédateurs ou des compétiteurs naturels d'une espèce exotiques, qui normalement permettent de réguler sa population, est un facteur déterminant de l'envahissement d'un nouvel écosystème. Les écosystèmes indigènes qui ont subi des perturbations anthropiques sont souvent plus sujets aux invasions par des espèces exotiques parce qu'il y a moins de concurrence par les espèces indigènes.

Les espèces introduites sont généralement véhiculées par les moyens de transport et les échanges commerciaux. La mobilité accrue des personnes et de leurs biens apporte une probabilité accrue de

déplacement des espèces autour de la planète, soit délibérément sous la forme de produits tels que le bétail, les animaux, le matériel de pépinière, les produits de l'agriculture et de la sylviculture, soit par inadvertance quand les espèces sont transportées en emballages, dans l'eau de ballast, et sur les marchandises elles-mêmes.

Une part très importante du commerce mondial est transportée par la voie maritime, et les organismes marins sont ainsi transportés dans le monde entier dans l'eau de ballast, que les navires prennent d'un port et qu'ils déchargent dans une autre partie du monde. Les eaux de ballast constituent un vecteur particulièrement important pour le transfert des espèces envahissantes dans les eaux côtières.

L'introduction d'espèces exotiques marines envahissantes dans de nouveaux environnements par des navires à travers les eaux de ballast, les coques de navires et d'autres vecteurs a été identifiée par le Fonds pour l'Environnement Mondial (FEM) comme l'une des quatre plus grandes menaces pour les océans du monde. Les trois autres sont les sources terrestres de pollution marine, la surexploitation des ressources marines vivantes et l'altération physique ou la destruction des habitats marins.

En effet, par le biais de la navigation maritime, environ 10 milliards de tonnes d'eaux de ballast sont transférées chaque année à l'échelle internationale et un volume similaire peut également être transféré au niveau national dans les pays et régions chaque année.

Si la majorité des espèces ne survit pas au voyage, les Organismes Aquatiques Nuisibles et Agents Pathogènes qui y parviennent prolifèrent rapidement et provoquent d'importants dégâts. Mais quand le navire voyage soit sans cargaison, soit partiellement chargé, il doit prendre du lest supplémentaire à bord pour manœuvrer efficacement, sûrement, ainsi que pour rester suffisamment immergé dans l'eau pour s'assurer que l'hélice et le gouvernail soient efficaces.

L'eau de ballast est donc absolument essentielle pour le fonctionnement sûr et efficace du transport maritime moderne en fournissant l'équilibre et la stabilité aux navires non chargés. Cependant, il peut également constituer une menace grave pour l'écologie, l'économie et la santé. Dans le passé, des matériaux solides ont été utilisés pour les ballasts, tels que p.ex. du sable, de la terre et des pierres. Cela a été un vecteur pour l'introduction de nombreuses espèces, à la fois terrestres (des graines transportées dans la terre par exemple) et aquatiques (par exemple des crustacés ou des micro-organismes vivant sur des ballasts solides humides).

Il y a des milliers d'espèces marines qui peuvent être transportées dans les eaux de ballast des navires ; essentiellement tout ce qui est assez petit pour passer à travers les filtres et les pompes de prise d'eau de ballast d'un navire. Ceux-ci comprennent les bactéries et autres microbes, petits invertébrés, les œufs, les kystes et les larves de diverses espèces. Le problème est aggravé par le fait que la quasi-totalité des espèces marines ont des cycles de vie qui incluent un stade ou des stades planctoniques. Même les espèces dont les adultes sont peu susceptibles d'être pris dans l'eau de ballast, par exemple parce qu'ils sont trop gros ou vivent fixés sur le fond marin, peuvent être transférées dans les eaux de ballast au cours de leur phase planctonique.

La grande majorité des espèces marines transportées dans de l'eau de ballast ne survivent pas au voyage, du fait dû au cycle de ballastage et de déballastage et que l'environnement à l'intérieur des citernes de ballast peut être très hostile à la survie de l'organisme. Même pour ceux qui survivent un voyage et sont déchargées, les chances de survivre dans les nouvelles conditions environnementales, y compris la prédation par et / ou la concurrence des espèces indigènes, sont encore réduites. Toutefois, lorsque toutes les conditions sont favorables, une espèce introduite peut survivre et établir une population de reproduction dans le milieu d'accueil. Elle peut même devenir envahissante, dominant totalement les espèces indigènes en se multipliant dans des proportions nuisibles. De ce fait, les écosystèmes entiers peuvent être changés.

Dans plusieurs pays, les « marées rouges » d'algues introduites et microscopique, (dinoflagellés toxiques) ont été absorbés par les mollusques filtreurs, comme les huîtres. Lorsqu'ils sont consommés par les humains, ces mollusques contaminés peuvent causer la paralysie et même la mort. La liste est longue de centaines d'exemples de grands impacts sur la santé humaine, l'écologie, l'économie et à travers le monde. Il est même à craindre que les maladies telles que le choléra pourraient être en mesure d'être transportées dans de l'eau de ballast. Il existe des centaines d'autres exemples d'introductions des EEE catastrophiques à travers le monde, provoquant de graves impacts économiques, écologiques et de santé humaine dans leur environnement d'accueil.

3.1.2 EEE au niveau national

Les EEE sont apparues au-devant de l'actualité à Djibouti en raison de la menace qu'elles représentent pour le développement durable des ressources naturelles en général. Les espèces non-natives (exotiques) ont été introduites à la fois accidentellement et volontairement dans l'écosystème marin du pays avec d'autres produits, et dans le cas des EEE marines, par l'intermédiaire de l'eau de ballast des navires. Même s'il s'avère qu'un petit pourcentage seulement de ces espèces exotiques deviennent potentiellement envahissantes, leurs impacts sont immenses, insidieux et généralement irréversibles, et peuvent être aussi dommageables pour les espèces indigènes et les écosystèmes marins causant la perte et la dégradation des habitats.

Jusqu'à présent, il semble qu'il n'y ait pas d'études ou d'enquêtes publiées montrant qu'il y ait des Espèces Exotiques Envahissantes marines particulièrement des organismes aquatiques nuisibles et agents pathogènes transférés des eaux de ballast de navire dans les eaux djiboutiennes au cours des dernières années jusqu'à présent.

3.2 Contexte du problème de la Gestion des Eaux de Ballast

L'eau de ballast est maintenue dans les citernes de ballast et de cales de navires pour assurer la stabilité et la maniabilité lors d'un voyage lorsque les navires ne transportent pas de marchandises ou ne transportent pas de cargaison assez lourde, ou exigent une plus grande stabilité due à une mer agitée. L'eau de ballast peut être soit douce ou salée et peut également être prise de façon à permettre au navire de s'enfoncer assez bas dans l'eau pour passer sous les ponts et les autres structures

La gestion des eaux de ballast (EDB) des navires comprend toutes les mesures qui visent à empêcher les espèces aquatiques nuisibles indésirables d'être transportées de ports étrangers au port d'escale d'un navire pendant le rejet des eaux de ballast.

Les ports maritimes où les navires renouvelant habituellement leurs eaux de ballast présentent de sérieux risques d'invasions.

Les Organismes transportés involontairement introduits au port d'escale et provenant de ports étrangers ayant des caractéristiques physico-chimiques similaires (par exemple, des températures de l'eau, les régimes de salinité) présentent un risque particulièrement élevé d'invasion.

Il existe plusieurs types de gestion des eaux de ballast. Actuellement, le plus largement utilisé est le renouvellement des eaux de ballast.

Renouveler des eaux de ballast signifie que les navires, sur leur chemin vers le prochain port, déchargent des eaux côtières de plus faible salinité et les remplacent par de l'eau prise en plein océan et ayant une plus grande salinité. Bien que cette mesure ne soit pas parfaite, elle réduit le nombre d'espèces potentiellement envahissantes dans les citernes de ballast et les remplace par des organismes océaniques qui sont moins susceptibles de survivre dans des eaux de basse salinité proches du rivage du prochain port d'escale du navire.

Cependant, les organismes ayant une grande tolérance pour différentes salinités peuvent survivre au renouvellement des eaux de ballast, en particulier tous ces organismes qui peuvent séjourner dans l'eau résiduelle ou « impompable » et dans les sédiments restant dans les citernes pendant le renouvellement des eaux de ballast.

Une autre approche pour EDB passe par le traitement des eaux de ballast. Le traitement de l'eau de ballast est l'objet de nombreuses recherches et développement en cours, et plusieurs technologies et méthodologies ont été proposées.

Celles-ci comprennent des procédés mécaniques (par exemple, filtration et séparation), des méthodes physiques (par exemple, la stérilisation par la lumière ultraviolette, l'ozone, la chaleur, le courant électrique, ou les ultrasons), et des procédés chimiques (biocides).

En outre, le traitement peut combiner plusieurs de ces méthodes. Le traitement peut être une option de gestion appropriée pour le cas des navires qui opèrent temporairement sans lest - situation appelée NOBOB « sans ballast à bord ». Quand un navire est exploité en NOBOB, il présente des problèmes de traitement uniques car un grand nombre d'organismes peuvent résider dans l'eau résiduelle « impompable » et dans les sédiments restant dans les citernes de ballast.

Peu de méthodologies éprouvées ont été appliquées à la lutte contre les organismes dans les situations de NOBOB. L'option de traitement favorisée par de nombreux exploitants de navires en raison de sa simplicité intrinsèque et un coût relativement faible est l'approche d'un biocide, de sorte que les agents chimiques sont ajoutés à l'eau de ballast afin de minimiser le nombre d'organismes viables. Cette approche a le potentiel de traiter la situation des navires NOBOB. Des incertitudes subsistent quant à l'établissement et l'application des normes pour l'élimination appropriée des eaux de ballast et sédiments traités contre les biocides.

3.2.1 Aux niveaux international et régional

Les pays membres de l'OMI ont développé "les Directives pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast des navires, afin de minimiser le transfert d'Organismes Aquatiques Nuisibles et Agents Pathogènes ». Ces lignes directrices ont été adoptées par l'Assemblée de l'OMI en 1997, par la résolution A.868 (20). Elles remplacent les Directives moins complètes adoptées en 1993. Les mesures de gestion et de contrôle recommandées par les lignes directrices comprennent, entre autres, d'entreprendre des procédures de gestion des eaux de ballast, y compris :

- Le renouvellement des eaux de ballast en mer par l'eau océanique "propre". Toutes les espèces marines prises du port source sont moins susceptibles de survivre dans l'océan, où les conditions environnementales sont différentes des eaux côtières et des ports ;
- Le Non-déchargement ou un déchargement minimale des eaux de ballast; et
- Décharge dans les installations de réception et de traitement à terre.

Ces directives ont été remplacées par la Convention Internationale pour le Contrôle et la Gestion des Sédiments et Eaux de Ballast des Navires 2004 (Convention sur les EDB). La Convention sur les EDB a été adoptée lors d'une conférence diplomatique de l'OMI le 13 Février 2004, il entrera en vigueur douze (12) mois après sa ratification par trente (30) États, représentant trente-cinq pour cent (35%) du tonnage de la marine marchande mondiale (article 18, Entrée en vigueur)

Conformément à l'article 2 Obligations générales de la Convention sur les EDB, les Parties (c.a.d les États parties à la Convention sur les EDB) s'engagent à donner pleinement effet aux dispositions de la présente Convention et de son Annexe afin de prévenir, de réduire au minimum et, en dernier ressort, d'éliminer le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes grâce au contrôle et à la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires

Les Parties ont le droit de prendre, individuellement ou conjointement avec d'autres parties, des mesures plus strictes en ce qui concerne la prévention, la réduction ou l'élimination du transfert des d'organismes aquatiques nuisibles et agents pathogènes par le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, conformément avec le droit international. Les Parties doivent veiller à ce que les pratiques de la Convention sur les EDB ne causent pas de dommages à l'environnement, la santé humaine, aux biens ou aux ressources, ou celles d'autres États. (www.globallast.imo.org).

La Convention sur les EDB prévoit un ensemble d'exigences pour le processus de traitement et de "nettoyage" de l'eau de ballast. Le but de ces exigences est de veiller à ce qu'au moins 99,9% de tous les organismes vivants dans l'eau de ballast sont enlevés ou tués avant que l'eau ne soit déchargée.

3.2.2 Au niveau national

La question de l'eau de ballast n'a jusqu'à présent pas reçu une attention sérieuse à Djibouti. L'APZFD et la DAM ne disposent ni de prescriptions ni d'archives sur les pratiques de gestion des eaux de ballast par les navires faisant escale dans les ports djiboutiens bien que la législation (Décret n°2014-106/PR portant transfert des activités de capitainerie au profit de l'Autorité des Ports et des Zones Franches.) prescrit un contrôle de la conformité en accord avec les normes de l'OMI.

Pour assurer le traitement des eaux de ballast, la plupart des compagnies maritimes dont les navires font escale dans les ports djiboutiens maintiennent des plans de gestion des eaux de ballast et les documents de gestion de l'eau de ballast requis par la convention bien qu'elle ne soit pas encore entrée en vigueur.

Il n'existe cependant aucune indication que la DAM maintienne un contrôle d'une pratique adéquate de la gestion des eaux de ballast en conformité avec les normes de renouvellement ou de qualité à bord de ces navires. (Il est important à ce stade de recenser l'état de l'ensemble des navires faisant escale dans les ports djiboutiens, en ce qui concerne leurs propres procédures et pratiques EDB).

Comme indiqué précédemment Djibouti n'a pas signé, ratifié ou adhéré à la Convention sur les EDB. Afin de mettre pleinement en œuvre un régime juridique qui gère correctement la question des eaux de ballast des navires, il serait nécessaire pour le pays de prendre des mesures immédiates pour ratifier cette convention, ce qui permettrait d'incorporer la Convention dans la législation nationale en vue d'assurer son application dans le pays.

3.3 Obligations internationales, régionales et nationales

Aucune évaluation Rapide de la situation du cadre environnemental, juridique ou économique dans le cadre des EDB à Djibouti n'a jusqu'à présent été réalisée. Djibouti a toutefois ratifié un certain nombre de traités et de conventions liés plus ou moins à la question de la gestion des eaux de ballast et de la protection de l'environnement marin. Il doit être souligné que pour Djibouti, état juridiquement moniste, l'incorporation des dispositions juridiques et opérationnelles de ces traités et conventions dans la législation nationale peut être rapide.

3.1 Les accords ou traités

Voir 3.3.2 ci-dessous

3.3.2 Les Conventions

Les conventions et traités internationaux sur l'environnement qui sont pertinents pour la protection de l'environnement marin comprennent entre autres :

- a. La Convention sur la Diversité Biologique (CBD) ;
- b. Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ;

- c. Les Conventions Mers Régionales du PNUE
- d. La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de 1973 telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78, annexes I - VI) ;
- e. La Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (AFS)
- f. Le Protocole de 1996 à la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières (Convention de Londres) ;
- g. La Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant une pollution par les hydrocarbures (convention d'intervention)
- h. La Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC)
- i. La Convention Internationale pour le Contrôle et la Gestion des Sédiments et Eaux de Ballast des Navires 2004 (Convention sur les EDB);
- j. Le Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1992)
- k. La Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (bunker) ;
- l. La Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant créations du Fonds.

Brèves présentations de certains de ces instruments :

La Convention sur la Diversité Biologique

La Convention sur la Diversité Biologique est entrée en vigueur le 29 Décembre 1993. Elle a été adoptée lors du Sommet de la Terre en Juin 1992. La convention a été ratifiée par Djibouti le 27 août 1995.

La CDB est un traité international juridiquement contraignant qui a trois principaux objectifs : la conservation de la diversité biologique ; l'utilisation durable de la diversité biologique ; le partage juste et équitable des avantages découlant de l'utilisation des ressources génétiques. Son but général est d'encourager des mesures qui conduiront à un avenir durable.

La conservation de la diversité biologique est une préoccupation commune de l'humanité. La Convention sur la diversité biologique vise tous les niveaux de la diversité biologique : les écosystèmes, les espèces et les ressources génétiques. Elle s'applique aussi aux biotechnologies, notamment dans le cadre du Protocole de Cartagena sur la prévention des risques biotechnologiques. En fait, elle vise tous les domaines possibles qui sont directement ou indirectement liés à la diversité biologique et à son rôle en matière de développement, allant de la science, la politique et l'enseignement à l'agriculture, au monde des affaires, à la culture et bien plus encore.

En ratifiant la Convention, les Parties s'engagent à prendre des mesures aux niveaux national et international pour atteindre ces trois objectifs : conservation de la diversité biologique, utilisation durable de ses éléments, et partage juste et équitable des avantages découlant de l'exploitation des ressources génétiques (<https://www.cbd.int>). Une bonne partie des dispositions de la Convention est traduite dans la législation nationale.

Le Gouvernement djiboutien a désigné le ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme, de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire comme organe chargé de la mise en œuvre de

cette Convention au niveau national. Au sein du Ministère, la Direction de l'Environnement et du Développement Durable (DEDD) sert d'agence nationale d'exécution du Projet Biodiversité et assume cette responsabilité à travers le Secrétariat Technique du Bureau National de la Diversité Biologique (S.T.B.N.D.B.).

La Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM)

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer est actuellement contraignante pour les 117 États parties, ainsi que pour la Communauté européenne (depuis le 24 Juillet 2008). Elle est considérée comme la « constitution des océans » et représente le résultat d'un niveau sans précédent, et jusqu'à présent, jamais reproduit, de l'effort de codification et de développement progressif du droit international. (www.untreaty.un.org). Cette convention définit les droits et les responsabilités des nations dans leur utilisation des océans du monde, établit des lignes directrices pour les entreprises, l'environnement, et la gestion des ressources naturelles marines. Djibouti est partie contractante de la Convention pour l'avoir signé le 10 Décembre 1982, et ratifié le 23 Janvier 1985. En conséquence, le Décret n°85-048/PR/PM portant définition des limites et des frontières maritimes de la République de Djibouti a été promulguée.

Les Conventions mers régionales du PNUE

Les conventions régionales pour la protection des mers du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE) visent à lutter contre la dégradation rapide des océans du monde et des zones côtières à travers la gestion et l'utilisation de l'environnement marin et côtier durable, en engageant les pays voisins dans les actions globales et particulières pour protéger leur environnement marin commun. Cela a été accompli grâce à une gestion coordonnée de l'environnement par les pays partageant une étendue d'eau commune.

Djibouti a signé la Convention régionale pour la conservation de la mer Rouge et du golfe d'Aden (Convention de Djeddah) le 2 Mars 1998. Cette convention devra être transposée dans la législation djiboutienne.

La Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par les Protocoles de 1978 et de 1997 (MARPOL)

MARPOL 73/78 est la principale convention internationale sur la prévention de la pollution du milieu marin par les navires pour des raisons opérationnelles ou accidentelles. Son champ d'application couvre la pollution par les hydrocarbures, les produits chimiques, les substances nuisibles transportées par mer en colis, les eaux usées des navires, les ordures des navires et l'atmosphère par les navires. Ses annexes comprennent également des règlements pour le contrôle de la pollution par les substances liquides nocives.

Il convient de souligner que les conventions énumérées dans (d) - (l) nécessitent une incorporation dans le projet de loi actuel révisant le Code de la Marine Marchande existant qui devra intégrer les dispositions pertinentes de ces conventions avant d'être adoptée dans la législation djiboutienne.

Il est important de noter que tous les conventions, traités et accords liés à la protection de l'environnement ne portent pas spécifiquement sur la question des eaux de ballast. Bien qu'un certain nombre de ces instruments font référence de façon générique à l'environnement marin dans son ensemble, la question des eaux de ballast des navires n'a pas été identifiée comme un problème spécifique nécessitant une disposition spécifique dans le contexte du pays ou son cadre juridique. Cela dit, il reste tout aussi important que toutes ces conventions soient traduites dans la législation nationale pour assurer un cadre juridique harmonisé pour la protection de l'environnement marin de toutes sources d'espèces nuisibles, substances et/ou polluants. La protection de l'environnement marin à partir d'une source unique et non à partir d'une approche multi-facettes ne pourra créer les conditions de l'obtention de l'effet désiré de maintenir protégé l'écosystème marin.

Une fois cela fait, il est nécessaire de procéder rapidement à l'adoption d'un nouvel arrêté pour une application immédiate.

3.4 Pertinence des eaux de ballast en tant que vecteur des EEE à Djibouti

L'introduction d'espèces non indigènes par les rejets des eaux de ballast est bien documentée. Lorsque les navires prennent l'eau de ballast, les organismes aquatiques natifs de cette région sont souvent trouvés dans l'eau. Lorsque l'eau est déchargée dans une autre région, la vie aquatique des espèces déplacées peut alors se développer et perturber le système écologique local. Une fois que les organismes sont introduits dans le milieu marin, ils ont tendance à s'installer, se multiplier en grand nombre et rivaliser pour les ressources de l'écosystème avec les espèces indigènes. C'est à ce stade que les espèces exotiques commencent à devenir envahissantes. Avec plus de 90% du commerce international de Djibouti en volume transporté par mer, la question de l'eau de ballast reste très importante car étant un vecteur pour le transfert des EEE dans les zones maritimes et côtières de Djibouti.

3.4.1 Histoire de l'industrie du transport et de l'impact économique

Le transport maritime joue un rôle important dans l'économie du pays -, il rend d'une part le commerce international possible, mais également assure d'autre part une partie intégrante de la chaîne de transport du pays. Le transport maritime est une source essentielle d'emploi dans le pays, et un générateur important de devises. En 2015, environ 22 agences maritimes étaient immatriculées et exploitées dans le pays. Il y avait des 77 entreprises de transitaires et 12 avitailleurs maritimes enregistrés à l'Autorité des Ports et des Zones Franches. Le Bureau de Main d'Œuvre des Dockers (BMOD), principal fournisseur des dockers avait, en 2014, 3800 agents sur son registre.

Le tonnage des navires djiboutiens à l'international est très limité (inférieur à 0,01% de la flotte mondiale) et la grande majorité de la flotte est constituée de navires de pêche. Selon l'Indice de Connectivité des Transports Maritimes Réguliers (ICTM) de la CNUCED 2015, Djibouti est classé 62ème dans le classement mondial. Ceci est une bonne indication de l'impact économique des activités maritimes dans le pays. « Indice de Connectivité des Transports Maritimes réguliers " de la CNUCED (ICTM) est un indicateur de l'accès aux services de transport maritime de ligne. Une Indice de connectivité des transports maritimes réguliers élevée entraîne une diminution des coûts commerciaux.

3.4.2 Impact sur l'environnement

Les chiffres de l'APZFD montrent une augmentation des importations et des exportations transitant par les ports de Djibouti. En 2015, le Port de Djibouti a enregistré 1903 navires pour un total de cargaison diverses non conteneurisées de 5 177 150 de tonnes et un trafic cargaison conteneurisées de 910 165 TEU. Le trafic de conteneurs au port Djibouti a augmenté de 53% depuis 2010.

L'industrie et l'exploration du pétrole à Djibouti sont encore assez timides et des recherches en on-shore sont toujours en cours. Les quantités totales en tonnes importées et exportées sont respectivement pour l'année 2015 de 4582892 m3 et de 3817944 m3 chargés ou déchargés de 274 navires.

Ce trafic important implique par conséquent un volume correspondant d'eau de ballast déversée dans les eaux portuaires djiboutiennes.

Le trafic portuaire devrait augmenter considérablement au cours des dix prochaines années avec l'ouverture des nouveaux ports. Comme le commerce national et le volume du trafic restent en augmentation, les effets nocifs de ces activités sur l'environnement marin seront également en accroissement. Le problème des espèces envahissantes transportées par les navires d'une partie du monde à l'autre continuera à être une menace majeure pour l'environnement marin du pays.

3.4.3 Problèmes de santé publique

Les agents pathogènes invasifs sont particulièrement préoccupants pour la santé humaine par rapport aux changements rapides de l'environnement et les perturbations écologiques. En conséquence, le type, l'ampleur et le rythme du changement dans les risques pour la santé sont en accélération dans les conditions actuelles de changement global. L'introduction d'agents pathogènes non-humains pouvant causer des dommages écologiques et économiques aux industries telles que l'aquaculture et la pêche commerciale a été démontrée. En outre, la propagation des agents pathogènes humains dans de nouvelles zones est considérée comme un risque important pour la santé humaine.

L'intoxication Paralysante par les Mollusques (IPM) par exemple survient après l'ingestion de mollusques tels que les moules, huîtres, les gastéropodes les crustacés (crabe, homard) contenant des biotoxines. Les biotoxines causant l'IPM sont présentes partout dans le monde – elles sont produites par des micro-organismes marins toxiques qui s'accumulent dans les mollusques. Il existe plus de 20 biotoxines causant l'IPM. Ces fruits de mer contaminés par certaines espèces de phytoplancton connu sous le nom dinoflagellés. Globalement, la répartition des dinoflagellés toxiques a également été attribuée aux transferts d'eau de ballast, entre autres Parties Prenantes tels que les niveaux élevés de nutriments qui par conséquent stimulent la croissance des organismes nouvellement introduites. Plusieurs pays autour de l'Océan Pacifique ont connu des explosions phénoménales de population d'un certain nombre de dinoflagellés toxiques qui auraient été transportés dans un état enkysté dans les sédiments de ballast. Ces "marées rouges" (un terme lié à la coloration de l'eau par les plantes toxiques microscopiques) rend les coquillages de la zone affecté impropre à la consommation humaine, et peut également tuer les poissons et d'invertébrés (crabes, etc.) dans la région.

L'exposition au choléra est une autre préoccupation potentielle de santé liée aux eaux de ballast. En 1991 et 1992, la souche 01 du vibriion cholérique a été retrouvée dans les eaux de ballast, de cales et usées de cinq cargos amarrés dans les ports de la côte du Golfe du Mexique aux États-Unis. Quatre de ces navires avaient pris sur l'eau de ballast dans les pays infectés par le choléra (McCarthy et Khambaty, 1994 ; Tzankova, 2000). Suite à cet incident, l'Administration américaine de la sécurité avait recommandé que la Garde Côtière américaine émette un avis aux agents maritimes et capitaines demandant que les eaux de ballast soient renouvelées volontairement en haute mer avant l'entrée des navires dans les eaux sous juridiction des États-Unis.

Les épidémies de maladies diarrhéiques restent une menace importante pour la santé publique à Djibouti. Les épidémies de choléra de 1997 et de 2000 sont encore dans les mémoires. Comme le choléra (vibriion cholérique) est connu pour muter en de nouvelles souches et peut transiter par les eaux de ballast des navires, l'introduction de souches virulentes dans les eaux côtières djiboutiennes pourrait constituer une menace grave pour la santé du pays. En outre, la propagation du phytoplancton toxique et le possible survenu d'efflorescences algales nuisibles dans les eaux côtières de Djibouti pourrait également constituer une préoccupation importante de santé.

3.5 Portée

3.5.1 Portée géographique de Djibouti

Les frontières maritimes de la République de Djibouti ont été établies par la loi N°52 / AN / 78 du 9 Janvier 1979 concernant les eaux territoriales, la zone adjacente et la zone économique exclusive. Cette dernière s'étend sur environ 7,459 km² Cette loi est supportée et renforcée par la Loi n°159/AN/85/1ère L du 11/06/85 portant approbation de la signature de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer



Figure 1 : Carte montrant la côte de Djibouti



Figure 2 autre carte de Djibouti

3.5.2 Portée Technique

Il est pertinent de noter que la Convention sur les EDB est de portée réglementaire. Cette stratégie est de la même façon fondée sur les objectifs de la Convention sur les EDB. L'un des éléments de la feuille de route de cette stratégie est d'assurer la ratification de la Convention sur les EDB par Djibouti. La Convention sur les EDB établit des normes strictes de traitement pour les rejets d'eau de ballast applicables à différents navires à des moments différents en fonction de leur date de construction et de leur capacité en eau de ballast. Elle fournit des directives pour l'homologation de type des systèmes de traitement des eaux de ballast. Ces exigences seraient applicables à la fois aux navires battant le pavillon national et à d'autres navires régis par la Convention sur les EDB et soumis à des procédures de Contrôle des navires par l'État du port. Le domaine technique de cette

stratégie est en conformité totale avec la Convention sur les EDB et assure le respect de ses exigences à la fois sous la forme de mesures préventives et répressives en conformité avec les normes mondiales.

4. But de la stratégie

4.1 Pourquoi la stratégie a été écrite ?

Le but principal de cette stratégie est d'abord et avant tout de réduire le risque de propagation des EEE par une gestion de l'eau de ballast. Ce faisant, la stratégie vise à prévenir les impacts indésirables sur la santé publique, l'économie, l'environnement avec une forte collaboration régionale afin d'éviter les activités qui entravent indûment le commerce international.

La stratégie est articulée sur la recherche des moyens les plus pratiques pour aborder la question de la gestion des eaux de ballast en adéquation avec les capacités des différentes Parties Prenantes concernées du pays.

4.2 Principes directeurs

Il existe différents principes directeurs qui peuvent être utilisés pour traiter la gestion nationale des eaux de ballast et les questions connexes. Ceux-ci incluent :

- **Le principe de précaution** : Entériné à la Déclaration de Rio de 1992 de la Conférence sur l'Environnement et le Développement, le principe 15 établit que : « Pour protéger l'environnement, des mesures de précaution doivent être largement appliquées par les États selon leurs capacités. En cas de risque de dommages graves ou irréversibles, l'absence de certitude scientifique absolue ne doit pas servir de prétexte pour remettre à plus tard l'adoption de mesures effectives visant à prévenir la dégradation de l'environnement ». L'approche de précaution stipule que l'absence de certitude scientifique n'est pas une raison pour repousser une action qui peut éviter un dommage grave ou irréversible pour l'environnement. Ce principe repose sur le concept d'anticipation et met en évidence la nécessité de prendre des mesures effectives qui doivent se fonder sur des programmes d'action à long terme et tenant compte de l'évolution liée aux connaissances scientifiques.
- **L'approche écosystémique** : Est une stratégie de gestion intégrée des terres, de l'eau et des ressources vivantes, qui favorise la conservation et l'utilisation durable d'une manière équitable. Elle repose sur l'application de méthodes scientifiques appropriées aux divers niveaux d'organisation biologique, englobant l'essentiel de la structure, des processus, des fonctions et des interactions entre les organismes et leur environnement. Elle reconnaît que les êtres humains, avec leur diversité culturelle, sont une composante intégrante de nombreux écosystèmes.
- **Le principe du pollueur-payeur** a été inscrit dans le Principe 16 de la Déclaration de Rio en 1992, qui établit que « Les autorités nationales devraient s'efforcer de promouvoir l'internalisation des coûts de protection de l'environnement et l'utilisation d'instruments économiques, en vertu du principe selon lequel c'est le pollueur qui doit, en principe, assumer le coût de la pollution, dans le souci de l'intérêt public et sans fausser le jeu du commerce international et de l'investissement. » Il reconnaît qu'il importe que les coûts environnementaux des activités économiques — y compris le coût de la prévention des dangers potentiels — soient internalisés plutôt qu'imposés à l'ensemble de la société.
- **Intégration transsectorielle**: l'Action 21 identifie l'intégration et la participation comme des blocs clés de construction du développement durable. La coopération et l'intégration transsectorielles sont essentielles pour s'occuper des problèmes

environnementaux, économiques et sociaux. Une participation large à des problèmes complexes profite des compétences de tous les secteurs pour résoudre les problèmes intégrés

- **La coopération régionale et internationale** : Le partage d'information entre secteurs au niveau national est tout aussi important que le partage des ressources et d'informations entre régions et au niveau international. Les problèmes environnementaux ne s'arrêtent pas aux frontières et doivent donc être abordés et résolus en coopération.

Les différents principes directeurs énoncés ci-dessus peuvent être utilisés dans la Stratégie Nationale et le mode de mise en œuvre peut être décidé au niveau d'un forum national des parties prenantes. Cependant, il est important de noter que, vu que la question des eaux de ballast touche divers secteurs, il est important que l'intégration transsectorielle soit combinée avec le ou les principes directeurs adoptés lors du forum national des parties prenantes. Tout aussi importante est la nécessité d'adopter une forte approche régionale et internationale à cette question.

À l'échelle régionale, le partage des ressources au travers de la coopération régionale et internationale dans le cadre de l'Organisation Régionale pour la Conservation de l'Environnement de la Mer Rouge et du Golfe d'Aden (PERSGA), aidera dans la gestion des questions transfrontalières liées aux EEE. À cet effet, le Point Focal Local (PFL) PERSGA à Djibouti devrait être représenté au sein d'un Groupe de Travail National (GTN) pour les questions concernant les eaux de ballast afin d'y apporter l'expertise de PERSGA.

Grâce au programme GloBallast, l'OMI a organisé dans le passé un atelier régional et un national sur le Contrôle et la Gestion Eaux de Ballast et des Sédiments des Navires respectivement pour les pays membres du PERSGA à Djeddah en 2005 et à Djibouti en 2013, pour encourager ces pays à réglementer les questions liées aux EDB et particulièrement mettre en place un système efficace de Mesures de Contrôle et de Suivi de la Conformité (SCA). Le programme encourage les pays à effectuer des études biologiques de référence dans les ports maritimes et leurs environs pour la connaissance et le suivi des espèces aquatiques non indigènes potentiellement nocifs.

Un Groupe de Travail Régionale (GTR) a été établi lors de la réunion du PERSGA établissant le Plan d'action stratégique régional de la Mer Rouge et du golfe d'Aden pour le contrôle du transfert des organismes aquatiques nuisibles et agents pathogènes (HAOP) contenus dans l'eau de ballast des navires qui s'est tenue en Égypte du 6 au 7 juin 2011. Des termes de référence (TDR) avaient été établis pour aider les membres dans l'exercice des activités dans la région. Le point 5.8 du plan d'action recommande aux pays membres de mettre en place des Groupes de Travail Nationaux GTN.

Le Groupe de Travail Régionale (GTR) devra travailler en étroite collaboration avec le GTN djiboutien pour assurer la diffusion d'informations et la collaboration régionale pour faire face aux menaces maritimes environnementales transfrontalières.

5. Objectifs

5.1 Ce que la stratégie cherche à atteindre

La stratégie vise à gérer, minimiser ou éviter les risques d'introduction d'espèces par les eaux de ballast en adoptant une politique de soutien de l'environnement basée sur des informations de référence scientifiques et techniques. Ceci peut être réalisé grâce à un cadre réglementaire national complet en adéquation avec les politiques, les lois et les dispositions institutionnelles nationales. En conséquence, les bonnes pratiques efficaces de gestion des eaux de ballast conformes aux exigences nationales et internationales seront cruciales dans la réalisation des résultats escomptés.

5.2 Quel est le résultat escompté

Le résultat escompté de la stratégie est d'assurer que l'environnement marin et l'écosystème dans son ensemble ne subissent pas les effets négatifs des EEE. Pour ce faire, la gestion des eaux de ballast par des pratiques respectueuses de l'environnement et la coopération régionale et internationale nationales doivent être érigées en priorité.

5.2.1 Objectifs institutionnels

Les objectifs institutionnels comprennent les éléments suivants :

Ministre de l'Équipement et des Transports (MET)

Pour l'industrie du transport maritime, le Ministère de l'Équipement et des Transports a la responsabilité de supervision de la DAM, (alors que l'Autorité des ports et des Zones Franches de Djibouti (APZFD) relève de la Présidence de la République . La DAM est le Point Focal National pour la gestion des eaux de ballast des navires et a également la charge d'amener le pays à la ratification des conventions maritimes relatives à l'environnement marin et particulièrement la Convention sur les EDB. Dans un premier temps, il est prévu d'insérer les dispositions techniques de la Convention sur les EDB dans la réglementation nationale, la mettre en œuvre et procéder ensuite à sa ratification.

En vertu de cette stratégie, APZFD en tant qu'organisme de régulation des ports maritimes fera en sorte qu'il existe des mécanismes adéquats pour les opérations liées à la gestion des eaux de ballast ainsi que la fourniture d'installations de réception des sédiments d'eau de ballast requises dans les ports.

Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme, de l'Environnement (MHUE)

Le MHUE est le Point Focal National pour la biodiversité à Djibouti en vertu de la Convention sur la Diversité Biologique à laquelle Djibouti est État Partie. La biodiversité englobe la diversité biologique marine et les EEE et par conséquent le rôle du MHUE ne peut pas être sous-estimé.

Direction de l'Environnement et du Développement Durable (DEDD)

Au sein du Ministère, la Direction de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement sert d'agence nationale d'exécution du Projet Biodiversité et assume cette responsabilité à travers le Secrétariat technique du Bureau national de la diversité biologique (S.T.B.N.D.B). La DEDD est par conséquent chargée de la protection et l'amélioration de l'environnement marin djiboutien. Conformément à sa mission, la DEDD devra jouer un rôle clé dans la gestion des eaux de ballast. Elle devra jouer également un rôle important dans la mise en œuvre de la politique de la biodiversité marine formulée par le MHUE et collaborer avec les organes compétents de la DAM et d'autres structures impliquées dans la gestion des eaux de ballast. La DEDD devrait également être impliquée dans les aspects de la recherche, le suivi et l'évaluation dans le cadre du GTN.

5.2.2 Objectifs environnementaux

Djibouti est un État côtier avec de nombreux récifs coralliens et des mangroves. À noter également le fait que Djibouti dispose de six ports maritimes ; le Port de Djibouti SA, le terminal à Conteneurs de Doraleh, ainsi que quatre en construction ; le Port de Tadjourah, le Port de Goubet, le Port de Doraleh, et le Port de Damerjog. Les possibles activités futures d'exploration et d'exploitation du pétrole ainsi que les opérations de chargement et de déchargement des produits pétroliers associés aux renouvellements des eaux de ballast des navires au niveau du dépôt pétrolier Horizon Djibouti Terminal sont potentiellement porteuses de conséquence nocives sur l'environnement marin.

Les objectifs environnementaux comprennent l'environnement marin dans et autour des ports qui reçoivent l'eau de ballast déversée des navires ainsi que tous les plans d'eau qui pourrait être envahis par les EEE.

Des études de cas ont révélé que les effets néfastes des EEE peuvent se produire sur des infrastructures telles que des centrales hydroélectriques, comme dans le cas du Brésil. À cet égard, les objectifs des infrastructures devraient également être pris en considération. À Djibouti, des cibles possibles incluraient les centrales électriques d'Électricité de Djibouti (EDD) ainsi que d'autres infrastructures qui pourraient être potentiellement affectées par EEE dans l'eau de ballast comme vecteur.

5.2.3 Objectifs sociaux ou économiques

L'environnement peut être définie comme "comprenant l'ensemble des systèmes naturels ou biophysiques et artificielles ou socioculturel dans lequel l'homme et d'autres organismes vivent, travaillent et interagissent ».

Les objectifs socio-économiques en ligne avec cette stratégie doivent être en accord avec la politique environnementale nationale de Djibouti. À cet égard, l'objectif socio-économique comprend les personnes qui peuvent être directement affectés socialement et économiquement par l'impact négatif des eaux de ballast. La plupart de ces gens sont ceux qui habitent et / ou travaillent dans et autour des zones côtières ou vivent et / ou travaillent à proximité de plans d'eau qui peuvent être affectés par des problèmes liés à l'eau de ballast. Les objectifs principaux seraient la pêche artisanale et l'industrie de la pêche, les activités portuaires et le tourisme.

Les objectifs sociaux et économiques comprennent également l'environnement, les conditions de vie, l'activité économique et la qualité de vie de ces personnes, présentes et futures en veillant à la réconciliation entre le développement économique et la conservation des ressources naturelles. L'état d'un environnement de haute qualité est un élément clé dans le soutien du développement économique et social des citoyens qui sont touchés par des problèmes liés à l'eau de ballast.

La dégradation de l'environnement marin et les plans d'eau touchés peut avoir des effets néfastes sur le pays tels que le manque d'attrait pour la croissance des industries dans le temps, la production d'aliments de haute qualité et le tourisme, entre autres. Ceci à son tour peut nuire à la prospérité des générations futures.

Cette stratégie permettra de cibler ce groupe de personnes en mettant davantage l'accent sur les habitants de la côte et ceux qui vivent à proximité des plans d'eau qui pourraient être touchés par des organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes qui proviennent de l'eau de ballast. En outre, l'accent sera mis sur leur éducation et la diffusion de l'information pour les équiper adéquatement pour la détection EEE et les procédures de déclaration.

Le MHUE est en charge de l'élaboration des politiques de l'environnement, mais à ce jour, il n'y a pas de politique spécifique pour le milieu marin en ce qui concerne la gestion de l'eau ballast et des EEE marines.

Il est nécessaire par exemple de développer des programmes d'éducation communautaires qui mettent en évidence les effets des espèces aquatiques envahissantes sur les communautés côtières. Ceux-ci pourraient être intégrés aux programmes de surveillance communautaire qui impliquent les activités de plongée de loisirs, les plongeurs ou les pêcheurs.

Dans le cadre de cette stratégie, il est envisagé que le MHUE en collaboration avec le GTN poursuive activement et formule une politique de la biodiversité marine et prend les mesures idoines pour promulguer les dispositions de la Convention sur la diversité biologique dans la législation nationale.

Actuellement, le gouvernement de Djibouti doit élaborer une stratégie d'éducation à l'environnement qui devrait être mis en œuvre par la DEDD. Une composante marine des EEE devrait être intégrée dans cette stratégie d'éducation à l'environnement.

**Priorité stratégique 1 :
Éducation du public sur la détection des EEE et les procédures de déclaration et d'information.**

**Priorité stratégique 2 :
Le MHUE : Mesures pour l'élaboration d'une politique sur la biodiversité marine et l'élaboration de la législation nationale correspondante sur la diversité biologique incluant la gestion des eaux de ballast et les EEE.**

6 Espèces Exotiques Envahissantes

6.1 Résultats de l'étude sur l'ampleur des eaux de ballast en tant que vecteur des EEE

À ce jour, il n'y a pas de données reconnues relatives au statut réel des EEE dans les eaux de Djibouti car aucune étude biologique de référence n'a été réalisée dans les zones portuaires et à l'extérieur dans les eaux djiboutiennes.

APZFD devrait commander auprès du CERD une étude biologique de référence du Port de Djibouti, afin d'obtenir des informations sur l'environnement portuaire particulièrement les effets négatifs conséquence du déversement des EDB dans les eaux du port et ses environs. Une étude similaire est recommandée pour le Terminal à Conteneurs Doraleh et le Terminal Pétrolier Horizon.

**Priorité stratégique 3 :
Mener avec le Centre d'Étude et de Recherche de Djibouti (CERD) des études de référence biologiques portuaires périodiques dans les six ports djiboutiens afin de mettre en place et documenter une base de données sur toutes les espèces indigènes, exotiques et cryptogamiques du milieu marin et côtier.**

6.1.1 Intégration de la gestion des eaux de ballast dans un processus plus large de gestion des EEE et des côtes

Le niveau de gestion et de conservation de la zone côtière de Djibouti est assez faible, en particulier en termes de planification, de coordination et de suivi. Le plan de gestion intégrée des zones côtières nationale de Djibouti cherche à résoudre les problèmes concernant les ressources côtières et la diversité biologique. C'est la garantie que les écosystèmes et les ressources côtières sont protégés, développés et gérés de manière durable. Il est important de noter cependant que le plan de Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC) se limite aux espèces végétales envahissantes et ne fait pas référence à l'impact des activités portuaires et de navires liés tels que l'évacuation des eaux de ballast et l'introduction des EEE dans le milieu marin, bien que ceux-ci peuvent avoir des conséquences graves sur les ressources de l'État côtier.

**Priorité stratégique 4 :
Incorporation de la gestion des EEE marines et des EDB dans le plan de Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC) de Djibouti.**

6.2 Obligations internationales de Djibouti

Les obligations internationales de Djibouti en tant qu'État par rapport aux conventions ne peuvent être déchargées que lorsque ces conventions sont accédées ou ratifiées et à priori traduites dans la législation nationale.

Comme indiqué précédemment Djibouti n'a pas encore ratifié la Convention sur les eaux de ballast et jusqu'à ce que cela soit fait, Djibouti ne pourra pas tirer un quelconque avantage de la Convention sur les EDB ni en être lié par aucune obligation à cet égard. En raison de l'augmentation prévue du nombre d'escales de navires aux ports et la probabilité d'opérations de renouvellement des navires, il est urgent pour Djibouti de prendre les mesures idoines dans le but de ratifier la Convention.

6.3 Agence ou Département responsable

La Direction des Affaires Maritimes Djiboutiennes (DAM) est dépositaire des conventions maritimes de l'Organisation Maritime Internationale et devra être mandatée dans le code de la marine marchande à poursuivre la ratification ou l'adhésion et la mise en œuvre des conventions maritimes internationales en collaboration avec les ministères compétents notamment et prendre particulièrement les mesures idoines pour ratifier la Convention sur l'eau de ballast. Les étapes de la procédure de ratification de la Convention sur les EDB devraient être entreprises en liaison avec le Ministère des Affaires Étrangères et le Ministère de la Justice à travers les mécanismes nationaux d'incorporation des traités internationaux dans la législation nationale de Djibouti.

Priorité stratégique 5 :

Conclusion par la DAM des différentes étapes de la ratification de la Convention sur les EDB et élaboration l'arrêté permettant son application.

6.3.1 Division du travail

Les principes de gestion des EEE sont décrits dans la Plan stratégique 2011-2020 et dans la Stratégie Nationale et Plan d'Action National pour la Diversité Biologique. Il faut souligner que la gestion des EEE a été un effort institutionnel et multi-pluridisciplinaire. Il est cependant évident que l'accent a été mis sur la gestion des EEE terrestres avec peu d'attention aux EEE marines introduites à travers des EDB. Certaines agences ont été créées par des actes législatifs avec des mandats qui ont une incidence pertinente sur la conservation et la gestion de la biodiversité, notamment les suivantes :

- Direction de l'Environnement et du Développement Durable ; DEDD (Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Environnement) ;
- Centre de Recherche et d'Information Pédagogiques de l'éducation Nationale (CRIPEN) ;
- D.E.P : Direction de l'Élevage et des Pêches (Ministère de l'Agriculture, de l'Eau, de la Pêche, de l'Élevage et des Ressources Halieutiques) ;
- La Direction des Affaires maritimes (Ministère de l'Équipement et des Transports) ;
- Le Centre d'Étude et de Recherche de Djibouti (CERD) (Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche) ;
- L'Office National du Tourisme et de l'Artisanat (Ministère de l'Environnement du Tourisme et de l'Artisanat) ;

Le rôle des différentes parties prenantes dans la gestion des EEE et des eaux de ballast est indiqué au Tableau 4.

Priorité stratégique 6 :

Large collaboration intersectorielle et inter-agences dans la gestion des activités liées à l'eau de ballast dans le but de prévenir et de réduire le risque d'introduction des EEE dans les écosystèmes marins djiboutiens avec harmonisation des actions en vue d'assurer une prévention et une réduction efficace des risques d'introduction des EEE.

6.3.2 Nouvelle législation et exigences à mettre en œuvre

La Certificat International de Gestion des Eaux de Ballast

La Convention sur les EDB n'est pas encore ratifiée par Djibouti. En tant qu'état moniste, la ratification de la convention donne force de loi au texte qui est applicable dans son entièreté avec toutefois des interprétations techniques nécessaires qui peuvent être traitées par voie réglementaire (Arrêté). La procédure de ratification nécessite cependant l'approbation préalable du Cabinet et du Parlement. Les instruments de ratification sont ensuite rédigés par le Ministère des Affaires Étrangères et signés par le Président de la République et déposés à l'organisation internationale compétente qui est l'Organisation Maritime Internationale.

Dans le cadre de la préparation de la mise en œuvre de la Convention, la DAM du Ministère de l'Équipement et des Transports est chargée de rédiger l'arrêté réglementant la gestion des eaux de ballast sur la base des dispositions pertinentes de la convention et selon le modèle OMI/GlobalBallast.

Besoin d'un Règlement (sous forme d'arrêté) sur les EDB

Actuellement, la DAM ne dispose pas de législation sur la gestion des EDB. Tout arrêté devra être réglementaire en substance et aborder dans son entièreté la question des EEE et de la gestion des eaux de ballast à Djibouti. Comme indiqué plus haut, il n'y a actuellement pas de régime à Djibouti qui régule l'activité de l'eau de ballast. La présente Stratégie Nationale de Gestion des Eaux de Ballast recommande l'utilisation du modèle de règlement proposé par le projet l'OMI/GloBallast de 2010 sur la gestion des eaux de ballast pour la rédaction de l'arrêté sur la gestion des eaux de ballast à Djibouti.

L'arrêté sera fondé sur les dispositions de la Convention sur les EDB et devra créer un nouveau régime qui cherchera à réguler l'activité de l'eau de ballast comme un moyen de prévenir les EEE introduites à travers l'eau de ballast. Il convient de prévoir des dispositions détaillées de mise en application pour les navires djiboutiens et les navires battant pavillon étranger en appliquant un régime de contrôle des navires par l'État du port (PSC). L'arrêté devra également prévoir un régime pénal adéquat pour tout contrevenant aux dispositions de la Convention ou renvoyer à une autre disposition pénale adéquate existante.

L'arrêté imposera aux navires battant pavillon djiboutien ou étranger partie à la Convention sur les EDB à avoir à bord un plan de gestion des eaux de ballast et un registre des eaux de ballast conforme à la Convention sur les EDB. L'arrêté obligera également les navires à effectuer le renouvellement des eaux de ballast en conformité avec les normes prescrites par la Convention sur les EDB. En vertu des dispositions du projet de règlement, les autorités compétentes de la DAM ont pour mandat de procéder à une inspection du système de gestion des eaux de ballast des navires battant pavillon djiboutien et leur délivrer le Certificat International de Gestion des Eaux de Ballast requis.

L'arrêté rendra également impératif pour les officiers de navires et les équipages, de se familiariser avec leurs fonctions dans la mise en œuvre de la gestion des eaux de ballast spécifique au navire à bord duquel ils servent.

Il est à noter que l'arrêté exigera de l'Autorité des Ports ou des opérateurs de terminaux de mettre en

place des installations adéquates pour la réception des sédiments et la réparation des citernes de ballastage (lestage). À cet égard, l'arrêté devra fournir des prescriptions pour signaler l'insuffisance des installations de réception.

Dans la perspective d'adhésion à la Convention sur les EDB, l'arrêté devra faire en sorte que Djibouti à travers la DAM soit tenu de notifier à l'OMI les mesures spécifiques en plus de celles prévues dans le plan de gestion des eaux de ballast, le registre des eaux de ballast et le Certificat International de Gestion des Eaux de Ballast, qu'il estime nécessaires pour prévenir, réduire ou éliminer le transfert de substances et d'agents pathogènes aquatiques nocifs, y compris les EEE. Les dispositions de l'arrêté devront également enjoindre la DAM de notifier à l'OMI et aux équipages de navires par l'intermédiaire du GISIS, les zones dans les eaux djiboutiennes où l'eau de ballast ne devra pas être prise par des navires en raison de la présence connue d'organismes aquatiques nuisibles et agents pathogènes.

En ce qui concerne l'arrêté réglementant la gestion des eaux de ballast à Djibouti, il convient de noter que cette stratégie adopte les dispositions de la Convention dans son ensemble vu l'absence de toute réglementation nationale adaptée qui régit les opérations liées à l'eau de ballast conformément à la Convention sur les EDB.

6.4 Évaluation biologique et suivi des ports

Il n'y a actuellement aucune entité qui évalue et contrôle les EEE pour les ports maritimes, terminaux et les eaux sous juridiction djiboutienne. Une agence ou un organisme multisectoriel devra être identifié pour contrôler et évaluer l'introduction des EEE contenues dans l'eau de ballast déversée dans les écosystèmes des ports maritimes, les terminaux et les eaux sous juridiction djiboutienne.

Le Centre d'Étude et de Recherche de Djibouti (CERD) pourra en relation avec l'APZFD mener régulièrement des études de référence biologiques portuaires pour déterminer l'état des écosystèmes marins et la biodiversité et déterminer s'ils sont affectés par les EEE transférées à partir des eaux de ballast ou autres activités nautiques. La DAM en collaboration avec le CERD, la Capitainerie et le MHUE (point focal de la convention CBD) pourrait piloter ces études de monitoring biologique de l'état des ports. Le laboratoire du CERD pourrait servir de structure renforcée pour l'exécution de ces études

Ces études de référence répondent en grande partie à la nécessité de déterminer les effets nocifs des eaux de ballast sur les écosystèmes marins. Les études de référence biologiques portuaires devront assurer un suivi régulier des bassins de ports et de leurs environs.

7. Gestion des Eaux de Ballast

Il n'y a actuellement pas de régime juridique, réglementaire ou opérationnel à Djibouti en ce qui concerne la gestion des eaux de ballast. Les navires faisant escale dans les ports de Djibouti ne sont pas soumis de manière pratique aux exigences de la gestion des eaux de ballast en conformité avec la Convention. Comme indiqué plus tôt cette stratégie prévoit la ratification urgente de la Convention sur les EDB par Djibouti et sa mise en œuvre après incorporation dans la législation et la réglementation nationales. (Voir 6.3.2 ci-dessus).

7.1 Système de Gestion des Eaux de Ballast

Actuellement, il n'y a pas de Plan de gestion de l'eau de ballast approuvé à Djibouti. L'arrêté devrait adopter le plan de gestion des eaux de ballast, annexé à la Convention sur les EDB pour pallier cette absence.

Les obligations qui sont définies par la Convention sont énumérées ci-dessous.

Les obligations pour les navires :

Table1 : Obligations pour les navires

OBLIGATIONS POUR LES NAVIRES
Avoir à bord un certificat de gestion des eaux de ballast
Avoir à bord un plan de gestion des eaux de ballast
Obligation de l'armateur de désigner un personnel responsable à bord de la gestion des eaux de ballast
Avoir à bord un registre des eaux de ballast
Effectuer les opérations de renouvellement des EDB pendant la période de transition de la convention et, après celle-ci, installer à bord un équipement de traitement approuvé et de traiter l'eau de ballast
Déposer les sédiments dans les installations de réception pendant les réparations
Compte-rendu des opérations de ballastage avec le formulaire de déclaration de l'eau de ballast

Les obligations pour les autorités maritimes :

Table : 2 Obligations pour les autorités maritimes

OBLIGATIONS INCOMBANT AUX AUTORITÉS MARITIMES
Définir une stratégie de gestion des eaux de ballast et de préparer un plan d'action
Promouvoir les études scientifiques
Préparer la législation nationale
Délivrer le Certificat International de Gestion des Eaux de Ballast aux navires
Accorder les homologations types aux installations de traitement des eaux de ballast des navires
Déterminer les exemptions pour les demandes
Contrôle du navire par l'État du port.
L'échantillonnage des eaux de ballast
Respect et exécution
Coordonner les études biologiques de référence portuaires
Assister à coordonner les arrangements régionaux
Définir des zones de renouvellement des eaux de ballast de remplacement
Définir les procédures d'application aux navires qui ne sont pas dans le champ d'application de la convention

Les obligations pour les autorités portuaires :

Table : 3 Obligations pour les autorités portuaires

LES OBLIGATIONS POUR LES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES

Contrôle et de Suivi de la Conformité

Fournir des installations de réception pour les sédiments

7.1.1 Agence ou Département responsable

Il n'y a actuellement aucune agence responsable de la gestion des eaux de ballast. Il est nécessaire qu'un organisme responsable soit identifié comme étant responsable des questions relatives à la gestion des eaux de ballast en collaboration avec d'autres organismes compétents. La DAM devrait être désignée à jouer ce rôle du fait de sa mission de mise œuvre des conventions maritimes liées à la protection de l'environnement marin et d'être l'interlocuteur direct et point focal de l'Organisation Maritime Internationale. Voir le rôle de l'Agence Principale au point 8.1.2 ci-dessous.

7.1.2 Division du Travail

En raison de l'absence d'une Agence Principale responsable de la gestion des eaux de ballast, il n'existe pas de structure organisée qui répartit de manière adéquate les diverses tâches aux personnes ou organismes désignés. Il est important à ce stade de souligner et d'encourager la synergie entre les institutions nationales en matière de gestion des eaux de ballast La DAM, en collaboration avec les autres institutions nationales pourrait être encouragée à assurer le rôle de l'Agence Principale responsable des EDB et à ce titre son rôle et ses fonctions devraient être amplement précisées dans l'arrêté sur la gestion des eaux de ballast pour réguler toutes les questions relatives à la collaboration avec les organismes compétents.

Les différents rôles des parties prenantes ou acteurs clés ont été attribués dans le Table5.

7.2 Éléments du Système, procédures et documents requis par le Système

7.2.1 Certificat International de Gestion des Eaux de Ballast aux navires

Actuellement Djibouti ne prescrit pas de certificat EDB propre à son administration maritime. Encore une fois l'arrêté devra adopter le certificat EDB figurant dans l'annexe à la Convention sur les EDB. Le Certificat certifie qu'un navire battant pavillon djiboutien (ou un navire battant pavillon étranger qui est partie à la Convention sur les EDB) a terminé avec succès une inspection prouvant que son système de gestion de l'eau de ballast à bord peut empêcher de manière adéquate l'introduction des EEE ou d'autres organismes aquatiques nuisibles. La législation nationale sur la gestion des eaux de ballast devra formuler la procédure de délivrance du certificat par l'organisme compétent.

7.2.2 Plan de Gestion des Eaux de Ballast

Djibouti n'a pas formulé de Plan de Gestion des Eaux de Ballast pour les navires battant son pavillon. L'arrêté devra également adopter un Plan de Gestion des Eaux de Ballast tel que contenu dans la Convention sur les EDB pour remédier à ce manque. Lorsque l'arrêté est adopté, le Plan de Gestion des Eaux de Ballast pour les navires djiboutiens et les navires étrangers qui sont parties à la Convention sur les EDB deviendra une obligation légale.

7.2.3 Registre des Eaux de Ballast

Djibouti n'a pas prescrit de Registre des Eaux de Ballast pour les navires battant son pavillon. L'arrêté devra également adopter un Registre des Eaux de Ballast tel que contenu dans la Convention sur les EDB pour combler ce manque. Lorsque l'arrêté est adopté, le Registre des Eaux de Ballast pour les navires battant pavillon djiboutien et les navires étrangers parties à la convention deviendra une obligation réglementaire.

7.2.4 S'assurer de la conformité aux normes par les navires battant pavillon djiboutien

Il n'y a actuellement pas de régime juridique sur les activités de gestion des eaux de ballast par les navires dans les eaux djiboutiennes et par conséquent il n'y a pas de régime pour assurer le respect de la conformité de ces navires. L'arrêté devra s'appliquer à tous les navires de jauge brute supérieure ou égale à 400, battant pavillon djiboutien. Ces navires sont statutairement tenus de se soumettre à une visite et en cas de conformité d'avoir à bord le Certificat International de Gestion des Eaux de Ballast. Les dispositions de l'arrêté devront également veiller à ce que les navires battant pavillon djiboutien appliquent les normes et les exigences énoncées dans la Convention sur les EDB.

Pour assurer une conformité continue, quand la DAM ou un inspecteur désigné détermine que les eaux de ballast d'un navire ne sont pas conformes aux indications de son certificat et qu'elles constituent une menace pour l'environnement, la santé humaine, les biens ou les ressources, il instruit le navire d'apporter des mesures correctives et peut retirer le certificat jusqu'à ce qu'une action corrective ait été entreprise.

En outre, des défauts qui affectent substantiellement la capacité du navire à effectuer la gestion des eaux de ballast conformément à ce que le règlement prévoit doivent être signalés par l'armateur, l'exploitant ou toute autre personne ayant le navire en charge. L'arrêté devra également prévoir un régime pénal pour sanctionner tous les contrevenants qui enfreignent les dispositions du règlement adopté.

7.2.5 Visites des navires

Djibouti n'appartient à aucun Mémoire d'entente régional sur le contrôle des navires par l'état du port et ne procède pas à l'inspection des navires pour vérifier leur conformité avec les dispositions de la Convention sur les EDB. L'arrêté envisagé devrait attribuer à la DAM l'autorité et le pouvoir d'effectuer des inspections des EDB à la fois sur les navires battant pavillon djiboutien et les navires étrangers dans le cadre du contrôle des navires par l'état du port (PSC). Djibouti devrait joindre l'un des deux Mémoires d'entente régional de l'Océan Indien ou de Riyad sur le contrôle des navires par l'état du port. La présente stratégie recommande que l'activité d'inspection à ce titre soit débutée.

7.2.6 Mise en œuvre et pénalités

En raison de l'absence de tout cadre légal et / ou réglementaire sur la gestion des eaux de ballast, il en résulte qu'il n'y a pas non plus de mécanisme d'application de pénalités pour la gestion des eaux de ballast. Encore une fois, le projet de règlement envisagé établira un régime pénal pour des infractions et des actes contrevenant aux dispositions l'arrêté allant jusqu'à un maximum de peine prévue par la loi djiboutienne.

Priorité stratégique 7 : l'arrêté sur les EDB devrait être intégré dans les cadres juridiques institutionnels, y compris les Plans de Gestion des Eaux de Ballast, les Registres des Eaux de Ballast, les systèmes de gestion approuvés pour les navires et les certificats nationaux prescrits. Former, construire et maintenir la capacité du personnel concerné sur la gestion des EDB par la formation régulière et le renforcement des capacités par le biais du Contrôle et du Suivi de la Conformité (SCA).

8. Plan de mise en œuvre

Pour arriver au niveau souhaité d'adoption d'une réglementation nationale, il est nécessaire d'élaborer un plan de mise en œuvre qui permettra de déterminer toutes les exigences législatives et réglementaires nécessaires à la mise en œuvre de la stratégie.

Priorité stratégique 8 : formuler un plan de la stratégie de mise en œuvre avec des délais réalistes sur différentes actions à mener.

8.1 Accords institutionnels

Comme précédemment indiqué, la question de la gestion des eaux de ballast est nécessairement d'une approche multi-facettes impliquant des agences et des institutions intersectorielles. Celles-ci comprennent :

- Direction des Affaires Maritimes Djiboutienne (DAM) ;
- L'Autorité des Ports et des zones franches de Djibouti (APZFD) ;
- Direction de l'Environnement et du Développement Durable (DEDD) ;
- L'Office National de Tourisme de Djibouti
- Les Institutions académiques et universitaires ;
- Le Service compétent du Ministère de la Santé ;
- Le Centre d'Étude et de Recherche de Djibouti (CERD) ;
- Le Grand Écosystème Marin de la Mer Rouge ;
- La Garde-côtes Djiboutienne ;
- La Marine Nationale ;
- Les compagnies pétrolières ;
- Les ONG ;
- Etc.

Les différentes institutions mentionnées ci-dessus devront être représentées au niveau du Groupe de Travail National (GTN) sur la gestion des eaux de ballast et leur rôle est défini dans le Table5.

Les principales responsabilités du Groupe de Travail National (GTN) pour la gestion des eaux de ballast, sans être exhaustives sont les suivantes :

- Conseiller / décider de l'institution devant assurer le rôle d'Agence Principale (si elle n'est pas déjà en place) ;
- Rassembler toutes les données, les opinions et les informations proposées dans un questionnaire adéquatement conçu pour répondre aux objectifs de l'Agence Principale et du GTN ;
- Tenir compte de tous les faits pertinents concernant les navires qui visitent les ports et toutes les autres questions connexes et
- Être en mesure d'équilibrer de façon réaliste les intérêts concurrents et proposer la politique et la Stratégie Nationale optimale ;
- Faire des recommandations sur les politiques pratiques appropriées, la législation, les procédures et les responsabilités opérationnelles ;
- Modifier et réviser le projet de la Stratégie Nationale ;
- Mettre en œuvre les dispositions de la Stratégie Nationale ;
- Élaborer et mettre en œuvre un plan d'évaluation ;
- Avoir la possibilité de continuer de travailler ensemble après le développement de la Stratégie Nationale en vue de fournir l'orientation, la supervision et les conseils sur les questions relatives aux organismes aquatiques nuisibles et agents pathogènes,
- Bien que l'Agence Principale soit principalement responsable de l'administration des dispositions opérationnelles (ou si l'Agence Principale est experte en EEE, le Groupe de Travail National (GTN) pourrait se limiter à fournir des conseils sur la gestion des eaux de ballast).

8.1.1 Responsabilités Régionale ou Nationale

Le pays doit à travers les organismes compétents, assumer ses responsabilités à la fois sur le plan national et régional pour tous les aspects émanant des conventions, traités et arrangements en ratifiant toutes les conventions pertinentes sur les EEE et la gestion des eaux de ballast. En outre, ces

conventions doivent être adoptées dans la législation nationale avec la mise en place de programmes portuaires de gestion des eaux de ballast.

8.1.2 Agence principale

Il est indispensable qu'un organisme responsable soit identifié pour le plan de mise en œuvre. L'Agence Principale sera le fer de lance du processus de mise en œuvre, en réunissant tous les organismes clés et en utilisant leur expertise combinée dans le processus de mise en œuvre. L'Agence Principale sera responsable de l'élaboration et la mise en œuvre du besoin d'information au niveau du pays, l'éducation et la participation des activités qui sont la clé du succès de la stratégie.

La responsabilité globale de l'Agence Principale est de superviser la mise en œuvre de la Stratégie Nationale. À cette fin, l'Agence Principale traite des points suivants :

- 'intégration de la Stratégie Nationale dans les politiques / stratégies nationales pertinentes et garantir que la législation nécessaire est en place ;
- Développer et assurer la mise en œuvre des dispositions scientifiques, opérationnelles et administratives nécessaires, pour tous les navires qui visitent les ports du pays ;
- Veiller à ce que toutes les parties prenantes clés soient parfaitement au courant de la Stratégie Nationale et qu'elles soient formées de façon appropriée et dûment autorisées à agir en son nom, le cas échéant ;
- Le suivi et l'examen sur une base continue la façon efficace dont la Stratégie Nationale est mise en œuvre et en introduction des changements, le cas échéant ;
- Assurer une application effective des lois et réglementations nationales ;
- Administration des instruments internationaux pertinents relatifs à la gestion des eaux de ballast ;
- ntégrer dans la Stratégie Nationale les mesures améliorées rendues possibles en raison de l'expérience acquise dans l'exploitation de la Stratégie Nationale et / ou par l'évolution de la recherche ou de la technologie, ou les exigences internationales modifiées ou « les meilleures pratiques »;
- Assurer la liaison et la coopération de toutes les parties prenantes en cours ; et
- Participer à des activités internationales, régionales et nationales relatives aux EDB.

Il est manifeste que la DAM doit adopter le rôle d'Agence Principale en ce qui concerne les EDB. Cependant il convient de noter également que la DEDD reste le point focal de la Convention sur la Diversité Biologique (CBD) et donc de la Stratégie Nationale sur les Espèces Exotiques Envahissantes en général, et de la mise en œuvre des orientations politiques et l'exécution des plans d'action relatifs aux EEE pour Djibouti. Mais il est à également à noter que la Stratégie Nationale sur les EEE à Djibouti a été principalement orientée sur la faune et la flore terrestre et avec peu sinon sans référence à l'écosystème marin. Compte tenu de la nature spécialisée des questions relatives à l'eau de ballast et ses dimensions internationales, y compris le commerce et le transport, il est envisagé que la DAM joue un rôle de premier plan en tant qu'Agence Principale, en étroite collaboration et en partenariat avec la DEDD pour les EEE de l'écosystème marin.

Priorité stratégique 9 : Attribution à la DAM du rôle d'Agence Principale dans les activités connexes aux EDB (Convention sur les EDB) et collaboration étroite avec la DEDD qui est l'Agence Principale chargée des activités liées à la Stratégie sur les EEE en général, des directives de la politique et du plan d'action pour Djibouti (CBD).

8.1.3 Groupe de conseils ou Groupe de Travail National

Un Groupe de Travail National (GTN) sur la gestion des eaux de ballast ou Groupe de conseils devra être mis en place et devra comprendre des représentants de la plupart des Parties Prenantes concernées et dont les rôles sont cruciaux pour la Stratégie et pourrait inclure :

- Le Ministère de l'Équipement et des Transports (Direction des Affaires Maritimes)
- Le Ministère de l'Habitat, l'Urbanisme et de l'Environnement (Direction de l'Environnement et du Développement Durable (DEDD))
- Le Ministère de l'Agriculture, de l'Élevage, de la Pêche et des Ressources Halieutiques (Direction de l'Élevage et Direction des Pêches;
 - la Capitainerie
- Le Ministère de la Santé ;
- Le Ministère Délégué chargé du Tourisme (Office National de Tourisme de Djibouti)
- L'Université de Djibouti
- Le Centre d'Étude et de Recherche de Djibouti (CERD) ;
- La Garde-côtes Djiboutienne ;
- La Marine Nationale ;
- Les terminaux pétroliers ;
- Les ONG, agences de voyages et associations d'usagers de la mer.

L'institution djiboutienne en charge de la planification devra également être représentée de manière adéquate au sein du GTN.

Priorité stratégique 10 : Les tâches du GTN telles qu'énoncées dans les directives GloBallast doivent être respectées et efficacement harmonisées par le coordinateur du GTN. Un représentant de l'institution djiboutienne chargée de la planification devrait être inclus dans le GTN pour assurer l'harmonisation entre les activités liées aux EDB et la planification globale du développement national

8.1.4 Collaboration intersectorielle

L'Agence Principale ne peut traiter efficacement à elle seule la question de la gestion des eaux de ballast et des EEE et donc il y a la nécessité d'une approche intersectorielle efficace entre le GTN et les autres parties prenantes

Cette stratégie identifie ci-dessous les domaines clés pour une collaboration intersectorielle :

Table4.

	ACTION	ACTIVITES SPECIFIQUES	ORGANISATION RESSOURCE
1	• Formulation des politiques	<ul style="list-style-type: none"> • Engagement des intervenants • Atelier publique et discussion • Consultation des parties prenantes • Formulation du projet de politique 	• Sous les auspices du MET et du MHUE en collaboration avec l'institution djiboutienne chargée de la planification, la DEDD, la DAM, l'APZFD,

	ACTION	ACTIVITES SPECIFIQUES	ORGANISATION RESSOURCE
2	<ul style="list-style-type: none"> • Ratification de la Convention sur les EDB 	<ul style="list-style-type: none"> • Rédaction de l'exposé des motifs de la Convention sur les EDB. • Examen projet de ratification par le Cabinet • Examen projet de ratification par commission parlementaire sur les transports. • Débat au Parlement. • Passage du projet de loi. • Sanction présidentielle. • Plan EDB, Registre, Certificat. • Dépôt de l'instrument de ratification à l'OMI 	<ul style="list-style-type: none"> • DAM, Ministère de la Justice, le Parlement et le Président de la République de Djibouti, le Ministère des Affaires Étrangères
3	<ul style="list-style-type: none"> • Recherche, surveillance et évaluation 	<ul style="list-style-type: none"> • La qualité de l'eau et des sédiments et l'évaluation biologique des zones portuaires ainsi que les eaux intérieures et les eaux côtières. • Évaluation taxonomique et inventaire des organismes marins dans les bassins portuaires et leurs environs pour vérifier la présence d'organismes crypto géniques et invasives marins. • Surveillance continue pour mettre à jour la base de données et 	<ul style="list-style-type: none"> • CERD, la DEDD, l'APZFD, Université de Djibouti, coopération régionale et internationale.
4	<ul style="list-style-type: none"> • Éducation et Dissémination 		<ul style="list-style-type: none"> • District, assemblées municipales et ; Institutions académiques ; média, grand public

8.2 Rassembler les informations

8.2.1 Évaluation des Risques, Enquête et Surveillance des EEE

L'évaluation des risques est un point de départ crucial pour la gestion d'organismes aquatiques nuisibles et agents pathogènes transférés et introduits par l'eau de ballast des navires. En tant qu'État du port, Djibouti pourrait souhaiter appliquer son régime de gestion des eaux de ballast de manière uniforme à tous les navires qui font escale dans ses ports et évaluer le risque relatif de ces navires à ses ressources marines côtières. Cette approche uniforme, en d'autres termes connus comme l'approche globale offrira à Djibouti une administration plus simplifiée. Si elle est appliquée strictement, l'approche uniforme offrira à l'État une plus grande protection contre les envahisseurs biologiques imprévus, car il ne dépend pas de la fiabilité d'un système d'aide à la décision qui peut ne pas être complète. Cette approche nécessite une surveillance importante des navires ainsi que la formation des équipages pour s'assurer que tous les navires nationaux et étrangers respectent les mesures requises de gestion des eaux de ballast mises en place.

Une alternative à l'approche globale peut être la méthode d'approche sélective qui utilise des régimes de gestion des eaux de ballast sélectifs, sur la base de l'évaluation des risques spécifiques au voyage.

Cette approche peut toutefois entraîner pour l'État des charges proportionnelles à la technologie utilisée et de la gestion des informations. Son efficacité peut également dépendre de la qualité de l'information et du système de base de données qu'elle prend en charge.

Avant que Djibouti ne décide soit d'adopter une couverture ou une approche sélective dans la gestion des eaux de ballast rejetées dans ses eaux, il est nécessaire de procéder à l'évaluation des risques pour chaque port à l'étude. Les évaluations des risques des eaux de ballast peuvent être sous forme :

- D'évaluation qualitative du risque ;
- De classement semi-quantitative du risque ; et
- D'évaluation quantitative de risques

L'identification des risques qualitatives étant l'approche la plus simple est basée sur les paramètres subjectifs tirés des expériences précédentes, les principes établis et les relations et avis d'experts, résultant des allocations simples de risques « faibles », « moyens » et « élevés ».

Il est important de noter cependant que, parce que l'approche est subjective, on peut prendre le risque de surestimer des événements de conséquence haut/ bas et sous-estimer des événements de conséquence haut / plus bas.

L'approche semi-quantitative utilise des données quantitatives et un classement des résultats proportionnels dans la mesure du possible. Cela contribue à augmenter l'objectivité et minimiser le besoin d'opinions subjectives.

La troisième approche, qui est l'approche quantitative, a été trouvée par les experts comme l'approche la plus complète car elle vise à réaliser une analyse probabiliste complète du risque d'introduction dans l'eau de ballast, y compris les mesures de fiabilité. Ce qui nécessite la collecte significative et l'analyse de données physico-chimiques et biologiques spécifiques du voyage, y compris les données clés du cycle de vie et de tolérance pour toutes les espèces pré-désignées posant un risque (espèces cibles), les conditions environnementales portuaires, les caractéristiques des navires / voyages, les mesures de gestion des eaux de ballast appliquées, et la prise en compte et l'évaluation de toutes les incertitudes. Cette approche exige un niveau élevé de ressources, des réseaux informatiques et des techniques sophistiquées

Priorité stratégique 11 : le GTN chargé d'identifier l'approche la plus efficace pour l'évaluation de risque et le suivi.

8.2.2 Recherche et Développement des Plans de Gestion des Eaux de Ballast

La recherche et le développement de systèmes de gestion des EDB peuvent être réalisés grâce à la collaboration entre les parties prenantes. À Djibouti, les principales parties prenantes de l'industrie maritime sont la Direction des Affaires Maritimes (DAM) et l'Autorité des Ports et des Zones Franches (APZFD). Il est du devoir de ces principales parties prenantes d'initier des projets qui sont orientés vers le développement de la gestion des eaux de ballast contre l'introduction de tous les organismes aquatiques nuisibles dans les eaux de Djibouti. D'autres institutions pertinentes ayant des intérêts clés dans la protection de l'environnement marin tel que la DEDD du MHUE, le CERD, la Direction de la Santé, l'Université de Djibouti ... peuvent soutenir la DAM et la APZFD par la recherche scientifique pour aider à l'élaboration et à la mise en œuvre de programmes et de politiques EDB.

8.2.3 Surveillance de la mise en œuvre de la Stratégie Nationale

Des mesures législatives et d'application efficaces et strictes sont très cruciales dans le suivi de toute stratégie sur les EDB. Du personnel spécialement formé peut être utilisé dans les ports maritimes pour veiller à ce que tous les navires qui y font escale se conforment strictement aux prescriptions EDB qui ont été adoptées par le pays. Ces personnels doivent surveiller la qualité des eaux de ballast en cours de décharge par les navires et veiller à ce que tous les Registres des eaux de ballast à bord des navires

sont contrôlés de manière adéquate. Les ICEP ou PSCO (Inspecteurs du Contrôle de l'État du Port) de la DAM sont les plus appropriés pour être sur la ligne de front de la surveillance de la conformité du navire, étant qualifiés pour l'inspection technique des navires.

8.2.4 Évaluation et Revue de la Stratégie

L'évaluation et la revue de la stratégie EDB peuvent être effectuées par les experts djiboutiens. Il est du devoir centrale des principaux acteurs de l'industrie maritime de former un comité d'évaluation et d'examen comprenant des experts de toutes les institutions des parties prenantes concernées, de se réunir périodiquement pour évaluer et examiner toutes les stratégies existantes et d'en proposer de nouvelles pour améliorer les stratégies précédentes. Des avis peuvent également être demandés à l'OMI au besoin.

Priorité stratégique 12 : Examen périodique de la Stratégie par la mise en place d'un groupe d'évaluation et de révision pour examen ainsi que d'autres stratégies connexes pour veiller à ce que la stratégie reste pertinente à l'évolution, les études et de la technologie.

8.3 Législation et Régulation

8.3.1 Conformité et mise en œuvre

Toute la législation et la réglementation sur les EDB devront être conformes aux dispositions de la Convention et à l'Arrêté sur les EDB à promulguer par le Ministre de l'Équipement et des Transports. La Loi n°51/AN/09/6ème L portant Code de l'Environnement évoque clairement dans son Article 18 les eaux de ballast et renvoie aux principaux ministères concernés pour l'élaboration d'une réglementation spécifique. Celle-ci devra incorporer un régime de Surveillance de la Conformité et de l'Application (SCA).

Le régime de SCA doit répondre à trois critères essentiels ; il doit être :

- Basé sur, et entièrement cohérente avec, le régime de gestion des EDB dont il fait partie ;
- Conforme à la Convention sur les EDB de l'OMI ;
- Capable d'évaluer si les exigences EDB de l'État du Port ont été respectées, et si non, veiller à ce que des mesures appropriées soient prises.

Les inspections servent à vérifier le respect à la fois des exigences de l'État et celles de la Convention. En plus de satisfaire aux critères essentiels décrits ci-dessus, tout régime de SCA complet et efficace devrait avoir un certain nombre d'éléments clés qui incluent :

1. Obligation des navires de recueillir et d'enregistrer des informations sur leurs pratiques EDB (à savoir la prise, la gestion en route et le refoulement des eaux de ballast);
2. Les moyens des navires pour la transmission de ces informations aux autorités de l'état du port qui règlementent les EDB et la réception de leurs instructions ;
3. Les prescriptions relatives à l'examen / la vérification des navires, les journaux de bord ou autres documents officiels en vue de vérifier le respect des exigences des normes EDB de l'État du port ;
4. La capacité de l'autorité compétente pour prélever des échantillons d'eau et de sédiments de ballast et effectuer toutes les analyses et mesures nécessaires ;
5. Les dispositions légales pour « poursuite », le cas échéant, en cas de non-conformité avec les exigences et prescriptions relatives aux EDB et les dispositions d'application de sanctions aux infractions ;
6. Les exigences pour la notification d'arrangements à l'OMI ; et

7. Des dispositions de communication efficaces au niveau régional afin d'assurer un bon suivi des infractions et l'échange d'expériences lors de l'application du régime de SCA à l'échelle nationale.

Des sanctions ou pénalités en cas de non-conformité doivent s'appliquer.

Deux outils existent pour documenter l'information de l'eau de ballast :

- (a) le Registre des eaux de ballast (BWRB) et
- (b) le Formulaire de déclaration des eaux de ballast (BWRF).

Le Registre des eaux de ballast (BWRB) est requis par la Convention pour la collecte et l'enregistrement de cette information et constitue une composante des journaux officiels de bord et doit être disponible pendant l'inspection du contrôle par l'état du port pour aider à la vérification de la conformité. Ce Registre des Eaux de Ballast devrait contenir des informations telles que le lieu, le jour, l'heure et la capacité de ballast de chaque opération liée aux EDB.

La Convention ne comporte cependant pas de prescriptions spécifiques de déclaration, bien que les règles relatives aux plans fassent référence à de telles exigences – et dans ce cas, le formulaire de déclaration type de l'OMI (BWMRF) peut être utilisé pour assurer la normalisation d'une telle déclaration.

8.3.2 Coordination de Juridictions croisées

Il n'existe actuellement aucune coordination de compétence transversale en rapport avec la gestion des eaux de ballast. La coopération régionale à travers les stratégies régionales GloBallast devrait être adoptée. Le GTN devrait être impliquée dans les Groupes de Travail Régionaux (GTN) afin d'assurer une coordination effective. Cela exige une étroite coopération et une coordination avec les pays voisins notamment du PERSGA, les partenaires commerciaux, et entre les parties prenantes internationales. Cela permettra d'assurer l'harmonisation des programmes à travers l'échange d'expériences et de partage de l'information.

Priorité stratégique 13 : promouvoir la coopération régionale et veiller à ce que la Stratégie Nationale soit harmonisée avec le plan d'action stratégique régional avec PERSGA comme partenaire de mise en œuvre régional

8.3.3 Favoriser des liens internationaux et de la coopération

Comme la question de la gestion des eaux de ballast n'a pas été adressée au niveau du pays, il y a très peu, voire pas du tout de liens de coopération internationale sinon dans le cadre de PERSGA. Le GTN peut effectivement engager de tels liens de coopération internationale par le biais de l'Agence Principale.

8.4 Communication, sensibilisation et formation.

Il est nécessaire d'accorder une grande priorité à la sensibilisation sur le problème des organismes aquatiques nuisibles et agents pathogènes transportés dans des eaux de ballast des navires. Les produits de sensibilisation des institutions pertinentes doivent être accessibles à toutes les parties prenantes, en particulier les compagnies maritimes. Affiches, brochures et dépliants sur les organismes aquatiques nuisibles transportés dans les ballasts des navires pourraient être déposés à bord des navires à l'arrivée ou au départ de ports maritimes de Djibouti. Par exemple, les autorités compétentes peuvent adopter le document du Partenariat GloBallast "Arrêter les passagers clandestins des eaux de ballast" et en laisser des copies à bord des navires. Le futur centre de formation aux métiers de la mer de Djibouti pourrait être invité à inclure le sujet des EDB et des EEE au programme de formation de l'institution de façon à former les futurs marins à la gestion des EDB. Les mesures recommandées dans le cinquième rapport

national à la CDB de la DATE du MHUE ne mentionnent cependant pas le problème des EEE marines introduites par l'EDB (Objectif d'Aichi 9)

Les recommandations suivantes pourraient être incorporées dans les activités du GTN :

- i. Élaborer et mettre en œuvre un programme de sensibilisation du public sur les espèces envahissantes et leur impact sur la biodiversité et les moyens de subsistance des communautés locales (Objectif d'Aichi 9) ;
- ii. Encourager les organisations de médias et des agents de vulgarisation à participer à la diffusion des informations sur l'impact des EEE (Objectif d'Aichi 9)
- iii. Les établissements d'enseignement de soutien devront intégrer dans leurs programmes les questions liées à l'identification, la prévention, l'éradication et la gestion aux EEE (Objectif d'Aichi 9).
- iv. Développer la base de données des EEE, des guides d'identification et rendre l'information accessible aux parties prenantes (Objectif d'Aichi 9).
- v. Qualifier et former des spécialistes en taxonomie de la faune et la flore marine, la pêche, les oiseaux et les insectes.

8.4.1 Ministères et Agences Gouvernementales Nationales

- Ministère de l'équipement et des Transports ; (MET)
- Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme, et de l'Environnement (MHUE)
- Ministre de l'Agriculture, de l'Eau, de la Pêche, de l'Élevage et des Ressources Halieutiques (MAEPERH) ;
- Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche ;
- Ministère de la Santé
- Direction des Affaires Maritime (DAM) ;
- L'Autorité des Ports et des Zones Franches (APZFD) ;
- Direction de l'Environnement et du Développement Durable (DEDD) ;
- Centre de recherche halieutique, Ressources Animales ;

8.4.2 Industrie

- Agences maritimes et transitaires ;
- Les associations et syndicats à la pêche ;
- Les agences de voyages et de tourisme
- Les Association d'officiers djiboutiens de la marine marchande ;
- La raffinerie ;
- Électricité de Djibouti EDD ;
- Horizon Djibouti Terminal.

8.4.3 Conventions internationales

Les conventions internationales pertinentes à inclure dans tout programme de sensibilisation sont :

- Convention Internationale pour le Contrôle et la Gestion des Sédiments et Eaux de Ballast des Navires 2004 (Convention sur les EDB).
- Convention sur la Diversité Biologique (CBD) ;
- Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM)
- Convention mers régionales du PNUE (La Convention régionale pour la conservation de l'environnement de la Mer Rouge et du Golfe d'Aden ou Convention de Djeddah).

9. Financement

9.1 Mise en œuvre du financement (2-5 premières années)

Le financement est un défi majeur à cet égard. Bien que le rôle du gouvernement soit majeur pour la fourniture des ressources financières nécessaires, toutes les parties prenantes doivent être aussi créatives et actives que possible pour obtenir des fonds provenant de différentes sources internes et externes pour mettre en œuvre les différentes mesures proposées.

Il n'existe actuellement pas de financement pour une la gestion des eaux de ballast. Il est recommandé que le financement de la mise en œuvre de la stratégie de gestion des eaux de ballast soit fourni par des sources multiples chez les bailleurs de fonds dont les suivantes :

- Partenariat GloBallast ;
- Fondation Mondiale pour l'Environnement (FEM) ;
- PNUD ;
- Banque Africaine de Développement ;
- PNUE ;
-

Priorité stratégique 14 : Le financement de la composante locale peut provenir du gouvernement de Djibouti à travers le Ministère de l'Équipement et des Transports, (DAM, APZFD), le MHUE, le Fond National pour l'Environnement et les Fonds d'affectation spéciale de la biodiversité en vertu la Stratégie Nationale pour la biodiversité.

9.1.1 Recrutement

Afin d'assurer le flux ininterrompu des activités relatives à la mise en œuvre de la stratégie, il est fortement recommandé que le personnel soit le plus possible autonome dans l'exercice de leurs fonctions.

À cet égard, une cellule constituée d'un personnel de base devrait être utilisée au sein de la DAM (Agence Principale). Cependant, le financement de la dotation doit être supporté par le fonds dans lequel les bailleurs locaux et internationaux contribueront. Le personnel de base sera consacré uniquement à la mise en œuvre de la stratégie de gestion des eaux de ballast et des questions connexes.

Le personnel technique comprendra les éléments suivants :

- Un micro biologiste marin ;
- Un socio-économiste ;
- Un expert environnement ;Un juriste.

Le personnel administratif comprendra deux (2) agents du personnel en charge du secrétariat du projet. Le personnel technique et administratif pourrait être détaché des différentes agences, directions et départements constituant le GTN. (Le micro biologiste pourrait venir du CERD, les inspecteurs des navires du corps d'inspecteurs des navires pour le compte du PSC de la DAM, le juriste de la DEDD, l'expert en environnement de la capitainerie etc...)

9.1.2 Collecte d'informations, inspections, études

Toute stratégie des EDB et des questions connexes, y compris la collecte d'informations, la diffusion de l'information et l'éducation et la vulgarisation devront être effectuées par le personnel de la cellule. Pour veiller à ce que la collecte d'informations, les inspections et les études soient menées de manière efficace, le personnel de la cellule devra assurer la liaison avec tous les organismes concernés du GTN.

Priorité stratégique 15 : employer un personnel-clé détaché auprès de la DAM l'Agence Principale pour traiter de toutes les questions liées aux EDB (Cellule EDB).

9.1.3 Coût de supports (communication, formation, surveillance et évaluation)

Les coûts devraient être pris en charge par le fonds dans lequel les donateurs multiples (locale et internationale) contribueront.

9.2 Financement continu

9.2.1 Dotation en personnel

La dotation en personnel pour les questions liées à l'eau de ballast au cours de la période de mise en œuvre de la stratégie devra à ce titre se poursuivre au-delà de la période de mise en œuvre. En outre, la Cellule peut être étendue pour construire et renforcer les capacités.

9.2.2 collecte d'informations, des inspections, des études (au-delà de 5 ans).

Cette activité devrait être décidée par les parties prenantes au forum des parties prenantes nationales. Les sources de financement devraient inclure les bailleurs de fonds étrangers et locaux, le gouvernement à travers le Ministère de l'Équipement et des Transports (DAM, APZFD ...), le Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Environnement (MHUE) ainsi que le Fonds d'affectation spéciale de la biodiversité à mettre en place en vertu de la Stratégie Nationale pour la biodiversité.

10. Les intervenants Analyse-parties prenantes rôles, les forces, faiblesses et attentes

La Table 5 analyse les différents rôles actuels des parties prenantes, leurs forces et leurs faiblesses et leurs rôles respectifs, à la lumière de cette stratégie d'EDB. Compte tenu du fait que cette Stratégie Nationale de gestion des eaux de ballast a une incidence directe sur les EEE, le Tableau ci-dessous donne les références des rôles institutionnels, les activités et les attentes ainsi que les forces et les faiblesses des différentes institutions. Il est également à noter que certaines des institutions indiquées dans ce Tableau ont un rôle indirect à jouer avec les EDB et ses enjeux liés aux EEE. À cet égard, ces institutions ne sont pas mentionnées comme des Parties Prenantes clés dans le cadre de cette stratégie.

TABLE 5. ANALYSE PARTIES PRENANTES – PARTIESPRENANTES RÔLES, FORCES, FAIBLESSES ET ATTENTES

Parties Prenantes	Rôles	Forces	Faiblesses	Attentes
Ministère de l'Équipement et des Transports (MET)	<ul style="list-style-type: none"> • Formuler des politiques, programmes et plans dans les domaines du transport, y compris le maritime. • A la responsabilité de la tutelle de la DAM pour la navigation et l'industrie maritime en général 	<ul style="list-style-type: none"> • A la capacité et le mandat de mettre en place des dispositions pour améliorer la collaboration avec d'autres organisations dans le secteur maritime 	<ul style="list-style-type: none"> • Manque de capacité adéquate (Humaines, financières et logistiques) pour coordonner la prévention, la surveillance et la gestion des menaces liées à la gestion des eaux de ballast et des EEE. 	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de la capacité de coordonner la prévention et la gestion des eaux de ballast et les questions liées aux EEE.
Direction des Affaires Maritimes (DAM)	<ul style="list-style-type: none"> • A mandat de veiller à la ratification des conventions maritimes pour et au nom de Djibouti. • Assurer la liaison et coordonner les activités des acteurs maritimes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Est dépositaire de toutes les conventions maritimes de l'OMI liées à la sécurité maritime, et la prévention de l'environnement marin ; • Est le Point Focal de l'OMI pour les questions liées aux EDB. • A le mandat et la capacité de liaison et de coordination des activités des différents intervenants dans le secteur maritime et a la capacité de mettre en place des arrangements avec les parties prenantes pour une meilleure collaboration avec celles-ci pour les questions liées à l'environnement marin. 	<ul style="list-style-type: none"> • Manque de moyens et de ressources ; • Manque l'expertise technique pour traiter des questions liées aux EDB. • Dépendance dans une certaine mesure à l'égard de l'Autorité des Ports et des Zones Franches 	<ul style="list-style-type: none"> • Autonomie de traiter de toutes les questions liées aux conventions relatives à la sécurité maritime et à l'environnement marin. • Amélioration du renforcement des capacités grâce à l'emploi de l'expertise technique adéquate. • Amélioration de la capacité de coordonner les questions relatives aux EDB.

Parties Prenantes	Rôles	Forces	Faiblesses	Attentes
L'Autorité des Ports et des Zones Franches (APZFD)	<ul style="list-style-type: none"> Régulateur des ports de Djibouti. A des fonctions réglementaires sur les toutes les opérations liées aux ports et au transport maritime. 	<ul style="list-style-type: none"> A la capacité et le mandat de mettre en place des dispositions et règlements sur l'activité de transport dans les ports maritimes 	<ul style="list-style-type: none"> N'a pas la capacité (infrastructures, humaines et financières) pour mettre en œuvre les actions exigées pour la gestion des eaux de ballast des navires faisant escale dans les ports djiboutiens. 	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration de la capacité (Infrastructures, humaines et financières) pour mettre en œuvre par l'intermédiaire de la DAM les actions liées à la gestion des eaux de ballast des navires faisant escale dans les ports djiboutiens.

Parties Prenantes	Rôles	Forces	Faiblesses	Attentes
Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Environnement (MHUE)	<ul style="list-style-type: none"> • Formuler des politiques sur l'environnement et sa protection. • Élaborer des programmes de gestion et d'évaluation des risques et Préparer les lignes directrices pour la gestion des espèces nouvellement introduites (Objectif d'Aichi 9) ; • Élaborer et mettre en œuvre des procédures d'intervention efficaces pour la prévention de nouvelles espèces potentiellement envahissantes (Objectif d'Aichi9) ; • Développer des systèmes et des outils efficaces pour la surveillance et l'évaluation des espèces envahissantes (Objectif d'Aichi 9) ; • Superviser les activités de la DEDD. 	<ul style="list-style-type: none"> • A la capacité et le mandat de mettre en place des dispositions pour améliorer la collaboration avec d'autres organisations traitant de l'environnement et en particulier l'environnement marin (DAM, APZFD, GARDE COTES MARINE NATIONALE, CERD TERMINAUX PETROLIERS ...) 	<p>Le peu ou les capacités limitées (Humaine, financière et logistique); pour coordonner la prévention, la surveillance et la gestion des menaces liées aux EEE (particulièrement les organismes aquatiques nuisibles et agents pathogènes) transportées dans les eaux de ballast pendant l'exploitation du navire.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de la capacité de coordonner la prévention et la gestion des eaux de ballast et les questions liées aux EEE en pleine collaboration avec la DAM, le CERD, les autres instituts de recherche et intervenants.

Parties Prenantes	Rôles	Forces	Faiblesses	Attentes
Direction de l'Environnement et du Développement Durable (DEDD)	<ul style="list-style-type: none"> • Responsable de la Plan d'Action National de l'Environnement (P.A.N.E), • Fournir des conseils sur l'élaboration des politiques sur l'environnement et sa protection. • Mise en œuvre des politiques, règlements et programmes pour assurer une gestion durable de l'environnement • Promouvoir des études, des analyses de recherche pour une meilleure protection de l'environnement et de maintenir les systèmes écologiques sains. • Assurer la conformité et l'application de la réglementation environnementale • Mener et promouvoir l'éducation et la sensibilisation environnementale. • Formuler et mettre en œuvre des résultats de recherche orientée sur la caractérisation des espèces envahissantes ; vulnérabilité des écosystèmes, impact social et économique ; méthodes de prévention, de contrôle, d'éradication et de gestion (Objectif d'Aichi 9) 	<ul style="list-style-type: none"> • A des experts et un personnel qualifiés ; • Collabore avec toutes les administrations concernées par les questions environnementales. • Collabore avec les principales parties prenantes (nationales et internationales) dans la gestion des EEE particulièrement dans le cadre de la mise en œuvre de la CBD (Objectif d'Aichi 9). 	<ul style="list-style-type: none"> • Une qualification inadéquate et un besoin de renforcement des capacités du personnel en matière d'organismes aquatiques nuisibles et agents pathogènes transportés dans les eaux de ballast et un manque de sensibilisation des fonctionnaires dans ce domaine pour entreprendre efficacement leurs rôles. 	<ul style="list-style-type: none"> • Faciliter son rôle dans la formulation et la mise en œuvre des politiques sur la gestion des EEE et en particulier les Organismes Aquatiques Nuisibles et Agents Pathogènes (OANAP)

Parties Prenantes	Rôles	Forces	Faiblesses	Attentes
Faculté des sciences de l'Université de Djibouti	<ul style="list-style-type: none"> • Offrir l'assistance dans la formation avec des programmes spécifiques pour assurer la durabilité de l'environnement et des ressources 	<ul style="list-style-type: none"> • Possède l'expertise technique pour l'assistance nécessaire au GTN 	<ul style="list-style-type: none"> • Insuffisance des infrastructures et des moyens et des programmes d'enseignement sur les EDB 	<ul style="list-style-type: none"> • Jouer son rôle de recherche et de formation continue pour les questions liées à l'eau de ballast.

Parties Prenantes	Rôles	Forces	Faiblesses	Attentes
Centre de Recherche et des Études de Djibouti (CERD)	<ul style="list-style-type: none"> • Effectuer la recherche dans tous les domaines et en général 	<ul style="list-style-type: none"> • Possède l'expertise technique requise pour la recherche environnementale marine biologique et taxonomique, recueil des données. 	<ul style="list-style-type: none"> • Manque de logistique et le financement pour mener efficacement la recherche et la surveillance des ports djiboutien et le domaine maritime dans sa totalité. • Manque de formation sur les eaux de ballast 	<ul style="list-style-type: none"> • Jouer son rôle de recherche sur les questions liées aux EEE contenues dans l'eau de ballast. • Effectuer régulièrement les études biologiques de référence des ports djiboutiens et ses environs. • Maintenir un laboratoire capable d'intervenir à la demande en cas d'échantillonnage dans le cadre de la SCA

Parties Prenantes	Rôles	Forces	Faiblesses	Attentes
La Garde-côtes Djiboutienne et La Marine Nationale	<ul style="list-style-type: none"> • Défense de l'intégrité du territoire maritime • Assurer l'action de l'état en mer 	<ul style="list-style-type: none"> • Moyens navals pour contrôler les eaux territoriales ; • Personnel en nombre suffisant. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ne dispose pas de moyens pour la haute mer ; • Manque de formation dans le domaine des eaux de ballast et des EEE marins. 	<ul style="list-style-type: none"> • Participation au GTN avec leur expérience de la mer et du métier.

Parties Prenantes	Rôles	Forces	Faiblesses	Attentes
Ministre de l'Agriculture, de l'Eau, de la Pêche, de l'Élevage et des Ressources Halieutiques (MAEPERH)	<ul style="list-style-type: none"> • Formuler toutes les politiques relatives à la production des produits halieutiques. • Orienter les politiques relatives une pêche durable ; • Veiller à l'introduction d'espèces exotiques dans les eaux sous juridiction djiboutienne ; • Par le biais du département chargé de la pêche maritime, surveiller et effectuer des recherches sur 	<ul style="list-style-type: none"> • Dispose de personnels qualifiés dans les ports de pêche • A la capacité de diffuser des informations à d'autres acteurs du secteur et aux aquaculteurs à travers l'extension et le personnel de terrain. • Grande capacité de communication avec les associations de pêcheurs. 	<ul style="list-style-type: none"> • La formation du personnel en reconnaissance des EEE et la prévention est insuffisante. • Manque d'installations adéquates et appropriées de quarantaine sur la côte. • Manque de fonds pour les données et les activités de recherche sur l'impact de l'eau de ballast sur la pêche maritime. 	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration la prévention, le contrôle et la gestion des EEE introduites, • Assurer la liaison avec le Ministère de l'Équipement et des Transports sur les EEE provenant des activités d'eau de ballast et son impact sur la ressource halieutique. • Doit être adéquatement financé

Parties Prenantes	Rôles	Forces	Faiblesses	Attentes
Ministre de l'Énergie, chargé des Ressources Naturelles	<ul style="list-style-type: none"> • Formuler les politiques de l'énergie pour le gouvernement. • Exercer les responsabilités ministérielles sur les terminaux pétroliers de Horizon et la société Électricité de Djibouti (EDD). • Contribuer au développement des aptitudes et des compétences des professionnels de la durabilité de l'environnement à travers la formation, l'information et l'échange d'expériences et le partage des bonnes pratiques. 	<ul style="list-style-type: none"> • A des moyens financiers et humains adéquats. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le personnel insuffisamment formé à la reconnaissance, la surveillance et la gestion des EEE. • Soutien logistique et financier insuffisant pour la gestion des EEE. 	<ul style="list-style-type: none"> • Les installations existantes et la base de ressources humaines et financières augmentées et renforcées.

Parties Prenantes	Rôles	Forces	Faiblesses	Attentes
Les Régions Côtières Ali Sabieh, Arta, Djibouti, Obock et Tadjourah	<ul style="list-style-type: none"> • Formulent, mettent en œuvre et coordonnent les politiques des collectivités locales sur la décentralisation. • Surveillent, facilitent, supervisent et évaluent les activités et les programmes des régions, des municipalités et des assemblées locales. 	<ul style="list-style-type: none"> • Diffuse l'information au niveau de l'administration locale. • A du personnel du conseil local formé sur le terrain pour surveiller et faire respecter statuts de la collectivité. 	<ul style="list-style-type: none"> • Manque de personnel adéquatement formé sur les EEE pouvant servir d'agents de liaison dans le processus de décentralisation. • Insuffisance des installations de diffusion de l'information sur les EEE pour une communication efficace au niveau de la base. 	<ul style="list-style-type: none"> • Personnel formé et motivé pour mener les actions de lutte contre les EEE dans les régions maritimes. • Des outils de diffusion campagne de sensibilisation et d'information mis à jour. • Coordonner les relations entre le grand public et le personnel de la Cellule chargée des EDB et des EEE de la DAM / APZFD / DEDD

Parties Prenantes	Rôles	Forces	Faiblesses	Attentes
Ministère chargé de l'Eau ; et Ministère chargé de l'Énergie	<ul style="list-style-type: none"> • Formuler et coordonner toutes les politiques relatives à la gestion des ressources en eau dans le pays. • Contrôle, supervise et évalue les agences publiques et privés dans le cadre de la réalisation des objectifs politiques sectorielles établies. 	<ul style="list-style-type: none"> • A établi des institutions qui exécutent des fonctions spécifiques dans la fourniture et la gestion de l'eau dans le cadre du ministère. • A des ingénieurs qualifiés qui supervisent la mise en œuvre des politiques et des programmes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Manque de personnel bien formé pour la surveillance et la supervision des plans d'eau pour l'introduction des EEE appropriée. • Manque de formation adéquate du personnel pour la surveillance et la supervision appropriées des plans d'eau contre l'introduction des EEE due à l'activité liée au déversement de l'eau de ballast des navires. • Les institutions ne sont pas dotées de ressources adéquates pour fonctionner correctement en ce qui concerne la surveillance et la gestion des EEE. 	<ul style="list-style-type: none"> • Une formation adéquate et un personnel motivé pour surveiller et superviser les projets. • Des Institution ayant les ressources nécessaires pour relever les nouveaux défis posés par les nuisances des EEE.

Parties Prenantes	Rôles	Forces	Faiblesses	Attentes
La Direction des Douanes et des Droits Indirects (DDDI)	<ul style="list-style-type: none"> Recueillir des droits de douanes et accises (droits indirects) du pays Patrouille toutes les frontières du pays / points d'entrée pour vérifier les marchandises de contrebande (y compris les EEE) à Djibouti. Mandatée de faire des inspections des EEE à certains points d'entrée. 	<ul style="list-style-type: none"> Dispose d'un personnel à tous les points d'entrées reconnues du pays a mandat d'arrêter les importateurs reconnu des EEE. 	<ul style="list-style-type: none"> Faible capacité de surveillance efficace de certains points d'entrées. La plupart des personnels ne sont pas formés dans la reconnaissance des EEE. Méconnaissance totale des EEE marines transportés à travers les eaux de ballast des 	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration de la capacité de surveiller efficacement toutes les introductions EEE à tous les points d'entrée Former les personnels en reconnaissance des EEE et prendre les mesures appropriées pour empêcher l'accès des EEE au grand public. Pleine conscience sur les

Parties Prenantes	Rôles	Forces	Faiblesses	Attentes
Les Acteurs du secteur (chantiers de réparation navale)	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en place des installations de réception des sédiments des navires. Réparation, entretien et service des navires. Déconstruction des navires. 	<ul style="list-style-type: none"> Expertise en réparations et entretien, navires de services, démolition des navires, pompage des citernes d'eau de ballast. 	<ul style="list-style-type: none"> Manque d'installations de réception des sédiments des navires ; manque de formation et de sensibilisation du personnel 	<ul style="list-style-type: none"> Renforcer les capacités de la conformité environnementale. Mettre en place des installations de réception pour le traitement et l'élimination des sédiments. Formation des personnels

Parties Prenantes	Rôles	Forces	Faiblesses	Attentes
Comité National du Codex Alimentaires (CNCA)	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluation de la qualité des exportations de poisson. • Établit les normes et assure la conformité 	<ul style="list-style-type: none"> • Expertise adéquate pour l'évaluation des normes de qualité des produits halieutiques 	<ul style="list-style-type: none"> • Manque d'ingénieurs et de techniciens maritimes 	<ul style="list-style-type: none"> • Faciliter le respect des normes. • Employer des scientifiques maritimes et collaborer avec les institutions des sciences de la mer.
Les associations de pêcheurs et autres syndicats de la pêche, aquaculture et mariculture.	<ul style="list-style-type: none"> • Fournissent des rapports et des informations sur les espèces nouvelles d'organismes marins et de poissons non natifs qu'ils rencontrent en mer. 	<ul style="list-style-type: none"> • Elles constituent un très important groupe. • Toujours sur le « terrain » et obtiennent des informations de première main sur les espèces non indigènes 	<ul style="list-style-type: none"> • Ils ont besoin d'orientation scientifique afin de formuler leurs observations. 	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcer les capacités pour faciliter la reconnaissance et la déclaration des EEE.
Ministère de la Santé	<ul style="list-style-type: none"> • Fournir des installations de santé à l'échelle nationale et de surveiller les épidémies entre autres fonctions. • Renforcer les mesures de quarantaine et les contrôles aux frontières pour assurer que les introductions intentionnelles soient soumises à autorisation appropriée (Objectif d'Aichi 9). Règlement du Port (APZF) 	<ul style="list-style-type: none"> • A des postes de santé et des hôpitaux dans tout le pays avec la capacité de déterminer l'empoisonnement due à la consommation de fruits de mer contaminés par les EEE. • La présence permanente aux frontières portuaires et à bord des navires arrivant. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le manque de soutien logistique et une formation spécialisée sur les EEE particulièrement les Organismes Aquatiques Nuisibles et Agents Pathogènes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcer la capacité de contribuer à la surveillance des organismes contaminés (pathogènes), former le personnel médical à identifier ces conditions médicales pour un diagnostic rapide et signaler des foyers aux organismes appropriés.

MISE EN ŒUVRE DU PLAN D'ACTION

Points d'Actions	Activités	Années						
		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Action 1 Créer le Groupe de Travail National (GTN)	• Organiser une réunion élargie pour le Groupe de Travail National (GTN)	√						
	• Adopter les termes de référence pour le Groupe de Travail National (GTN) national	√						
	• Adopter le document de la Stratégie Nationale de Gestion des Eaux de Ballast et le plan d'action		√					
	• Planifier les activités futures du Groupe de Travail National (GTN) et réviser annuellement.	√	√	√	√	√	√	√

Points d'Actions	Activités	Années						
		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Action 2 Ratifier la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention sur les EDB) préparé en amont par la DAM	• Intensification des efforts en vue du processus de ratification dans les meilleurs délais par la DAM		√	√				

Points d'Actions	Activités	Années						
		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Action 3 Mener des activités de sensibilisation	• Organiser un Symposium / Ateliers sur la gestion des eaux de ballast	√	√			√		
	• Encourager les médias et les agents de propagation à participer à la diffusion des informations sur l'impact des Espèces Exotiques Envahissantes marines. Préparer des brochures, dépliants, et affiches, pour diffusion auprès des publics		√		√		√	
	• Mise en place d'un site internet national sur les systèmes de gestion des eaux de ballast		√	√	√	√	√	√
	• Diffuser le film documentaire de la BBC "les envahisseurs de la mer " au public		√	√				

Points d'Actions	Activités	Années						
		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Action 4 Adopter une législation nationale pour Djibouti	• Rédiger l'arrêté réglementant les EDB et finaliser l'approbation du cabinet et l'adoption.		√	√				
	• Tenir un atelier sur les Mesures de Contrôle et de Suivi de la Conformité et établir également un régime solide de Contrôle et de Suivi de la Conformité (SCA).			√	√	√	√	√
	• Harmoniser les règles et règlements étatiques et sectoriels pertinents aux Espèces Exotiques Envahissantes marines et formuler des politiques et mettre en place des lois pour le contrôle de l'introduction, le transfert et la gestion des EEE marines véhiculées par l'eau de ballast (Objectif d'Aichi 9)		√	√	√	√	√	√
	• Faire appliquer la réglementation internationale pour les activités maritimes liées à l'immersion des déchets et du déversement des eaux de ballast dans les eaux sous juridiction djiboutienne.		√	√	√	√	√	√
	• Les sanctions pour violations des dispositions liées à la gestion des EDB doit être strictement appliquées		√	√	√	√	√	√

Points d'Actions	Activités	Années						
		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Action 5 Études biologiques de référence	• Organiser des études biologiques de référence des zones portuaires et milieu marins		√	√	√	√	√	√
	• Collaborer avec le CERD pour études biologiques de référence de tous les ports commerciaux ainsi que les terminaux pétroliers.		√	√	√	√	√	√
	• Mettre en place un système de surveillance biologique marine pour les activités d'études biologiques de référence marines afin d'évaluer le mouvement des EEE et de développer une cartographie de la répartition des espèces envahissantes les plus importants (Objectif d'Aichi 9)		√	√	√	√	√	√
	• Dresser un inventaire des espèces marines envahissantes et évaluer leurs impacts économiques, sociaux et • Environnementaux (Objectif d'Aichi 9)		√	√	√	√	√	√
Action 6 Coordination Internationale	• Participer à des réunions régionales et internationales	√	√	√	√	√	√	√
	• Contribuer activement aux efforts de coordination stratégiques du PERSGA et du Grand Écosystème Marin de la mer de la Mer Rouge.	En cours						

Points d'Actions	Activités	Années						
		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Action 7 Démarrer les Activités de renforcement des capacités	• Mise en place d'un Fonds EDB / pollution marine		√					
	• Mise en place d'une Cellule de Coordination des activités liées aux eaux de ballast à la Direction des Affaires Maritimes (DAM)		√					
	• Mise en place de laboratoires pouvant analyser les eaux de ballast déversées dans les ports maritimes de Djibouti		√					

• Qualifier et former des spécialistes en taxonomie des EEE et Organismes Aquatiques Nuisibles et Agents Pathogènes (OANAP) véhiculés par les EDB.		√	√	√	√	√	√
• Mise en place d'équipement d'inspection mobile		√	√	√	√	√	√
• Formation du personnel	√	√	√	√	√	√	√
• Ateliers sur le Contrôle et le Suivi de la Conformité (SCA).	√		√		√		√

Points d'Actions	Activités	Années						
		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Action 8 Préparer les procédures de certification	• Mise en place de la procédure de préparation de certificats de gestion des eaux de ballast		√	√				
	• Mise en place de procédures d'approbation d'installations de réception et de traitement des sédiments.		√	√				
Action 9 Évaluation des risques	• Établir une approche d'évaluation de risque, de visites des navires et des programmes de surveillance incluant les reports, les mécanismes d'alerte, et renforcer la base de données des Espèces Exotiques Envahissantes.		√	√	√	√	√	√