



**PLAN D'ACTION POUR LA MÉDITERRANÉE (PAM)
CENTRE RÉGIONAL MÉDITERRANÉEN POUR L'INTERVENTION D'URGENCE
CONTRE LA POLLUTION MARINE ACCIDENTELLE (REMPEC)**

Treizième réunion des correspondants du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC)

REMPEC/WG.45/9/1
Date : 10 mai 2019

Malte, 11-13 juin 2019

Original : anglais

Point 9 de l'ordre du jour

LIGNES DIRECTRICES OPERATIONNELLES SUR LA MISE A DISPOSITION D'INSTALLATIONS DE RECEPTION PORTUAIRES ET LA LIVRAISON DES DECHETS PROVENANT DES NAVIRES EN MEDITERRANEE

Note du Secrétariat

RÉSUMÉ

Résumé :	Ce document présente les Lignes directrices opérationnelles sur la mise à disposition d'installations de réception portuaires et la livraison des déchets provenant des navires en Méditerranée, telles qu'élaborées conformément au Plan régional sur les déchets marins et à la Stratégie régionale (2016-2021).
Actions à prendre :	Paragraphe 15
Documents de référence :	UNEP(DEPI)/MED IG.21/9, UNEP(DEPI)/MED IG.22/28, UNEP(DEPI)/MED IG.23/23, UNEP/MED WG.452/6, UNEP/MED WG.466/6

Contexte

1 La dix-huitième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (« Convention de Barcelone ») et à ses Protocoles (Istanbul, Turquie, 3-6 décembre 2013), a adopté le Plan régional sur la gestion des déchets marins en Méditerranée dans le cadre de l'article 15 du Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution provenant de sources et activités situées à terre (Protocole « tellurique ») à la Convention de Barcelone¹, ci-après dénommé « Plan régional sur les déchets marins ».

2 Selon l'article 9(5) du Plan régional sur les déchets marins, conformément aux objectifs et principes dudit Plan, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone doivent, comme le stipule l'article 14 du Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée (Protocole « Prévention et situations critiques » de 2002) à la Convention de Barcelone, prendre les mesures nécessaires pour fournir aux navires utilisant leurs ports les informations à jour relatives à l'obligation résultant de l'Annexe V de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) et de leur législation applicable à cet égard.

¹ UNEP(DEPI)/MED IG.21/9, Décision IG.21/7.

3 Par ailleurs, conformément à l'article 14 du Plan régional sur les déchets marins, le Secrétariat du PAM-Convention de Barcelone, en coopération avec les organisations internationales et régionales compétentes, doit préparer les lignes directrices spécifiques en tenant compte, s'il y a lieu, des orientations existantes, afin de soutenir et faciliter la mise en œuvre des mesures prévues aux articles 9 et 10 dudit Plan. Sous réserve de la disponibilité de fonds externes, de telles lignes directrices doivent être publiées dans les différentes langues de la région méditerranéenne.

4 La dix-neuvième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles (Athènes, Grèce, 9-12 février 2016), a adopté la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2016-2021)², ci-après dénommée « Stratégie régionale (2016-2021) ».

5 La Stratégie régionale (2016-2021) aborde la problématique des déchets marins dans les Objectifs spécifiques 5 (Mise à disposition d'installations de réception portuaires), 6 (Livraison des déchets provenant des navires) et 9 (Réduction de la pollution provenant des activités de plaisance). Elle aborde également la question liée des rejets illicites de substances polluantes par les navires dans les Objectifs spécifiques 7 (Amélioration du suivi des événements de pollution ainsi que du contrôle et de la surveillance des rejets illicites) et 8 (Amélioration du degré d'application et des poursuites contre les auteurs de rejets illicites). La réduction des rejets (illicites) des déchets générés par les navires s'inscrit donc dans les priorités du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC).

6 Le Programme de travail et budget 2018-2019³, adopté par la vingtième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles (Tirana, Albanie, 17-20 décembre 2017), comprend plusieurs activités concernant les déchets marins, y compris la mise en œuvre du projet « Marine Litter-MED » financé par l'Union européenne (UE) qui vise à accompagner les Parties contractantes à la Convention de Barcelone du sud de la Méditerranée et des pays européens voisins dans la mise en œuvre du Plan régional sur les déchets marins.

7 Le projet « Marine Litter-MED » financé par l'UE vise à élaborer un ensemble de lignes directrices techniques dans le cadre de l'article 14 du Plan régional sur les déchets marins, et l'une de ses composantes, qui est coordonnée par le REMPEC, met l'accent sur les mesures relatives à l'amélioration de la gestion des déchets marins provenant de sources en mer dans les ports et les marinas en Méditerranée, et plus particulièrement sur l'application des systèmes de facturation raisonnable des prestations des installations de réception portuaires ou, le cas échéant, l'application du système « sans redevance spéciale à acquitter », ainsi que sur la mise à disposition d'installations de réception portuaires et la livraison des déchets provenant des navires dans les ports et marinas de Méditerranée. Une des activités de cette composante est la préparation d'un projet de Lignes directrices opérationnelles sur la mise à disposition d'installations de réception portuaires et la livraison des déchets provenant des navires, ci-après dénommé « projet de Lignes directrices opérationnelles ».

8 Les principaux éléments du projet de Lignes directrices opérationnelles élaboré par le Secrétariat (REMPEC) ont été présentés lors de la réunion régionale sur les meilleures pratiques en matière de déchets marins (Izmir, Turquie, 9-10 octobre 2018), tels qu'ils figurent au document UNEP/MED WG.452/6.

9 Le premier projet de Lignes directrices opérationnelles a été préparé par le Secrétariat en décembre 2018 et des consultations ont été menées avec toutes les Parties contractantes à la Convention de Barcelone, par le biais de la Lettre circulaire n° 03 / 2019 du REMPEC en date du 29 janvier 2019.

10 Un projet révisé de Lignes directrices opérationnelles a été préparé par le Secrétariat en tenant compte des observations formulées par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone dans le cadre des consultations susmentionnées, et a été présenté lors de la deuxième réunion régionale sur les meilleures pratiques en matière de déchets marins (Séville, Espagne, 8-10 avril 2019), tel qu'il figure au document UNEP/MED WG.466/6.

² UNEP(DEPI)/MED IG.22/28, Décision IG.22/4.

³ UNEP(DEPI)/MED IG.23/23, Décision IG.23/14.

11 Plus de cinquante (50) participants représentant dix-huit (18) États côtiers méditerranéens, l'UE, les partenaires du Plan d'action pour la Méditerranée (PAM) du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), également appelé PNUE / PAM, et d'autres organisations régionales et internationales ont participé à la deuxième réunion régionale sur les meilleures pratiques en matière de déchets marins, organisée conjointement par le PNUE / PAM et ses composantes, y compris le REMPEC. Ceci a été financé par le Fonds d'affectation spécial pour la Méditerranée (MTF) ainsi que le projet « Marine Litter-MED » financé par l'UE et les fonds disponibles au titre de l'Accord de coopération conclu entre le Ministère italien de l'environnement, des terres et de la mer (IMELS) et le PNUE.

12 Après examen et considération par un groupe de discussion réuni le 8 avril 2019, les participants à la deuxième réunion régionale sur les meilleures pratiques en matière de déchets marins ont recommandé, entre autres, de traiter des points suivants :

- .1 souligner la question des « déchets marins » en introduisant une sous-section traitant spécifiquement des liens entre les déchets provenant des navires et les déchets marins ; et
- .2 refléter les exigences de la directive de l'UE récemment adoptée (le 9 avril 2019) relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, qui s'applique aux États côtiers méditerranéens de l'UE, en ce qui concerne, par exemple, l'adéquation des installations de réception portuaires, l'incitation et la coercition.

13 Les participants à la deuxième réunion régionale sur les meilleures pratiques en matière de déchets marins ont convenu de soumettre le projet de Lignes directrices opérationnelles à la présente réunion, après avoir pris en compte les modifications proposées, telles que présentées dans le groupe de discussion.

Prochaines étapes

14 Dans ce contexte, le Secrétariat a préparé les Lignes directrices opérationnelles sur la mise à disposition d'installations de réception portuaires et la livraison des déchets provenant des navires en Méditerranée, ci-après dénommées « Lignes directrices opérationnelles », telles que présentées en **appendice** au présent document, en tenant compte des observations formulées par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone lors de la deuxième réunion régionale sur les meilleures pratiques en matière de déchets marins.

Actions requises des participants à la réunion

15 **Les participants à la réunion sont invités à :**

- .1 **prendre note** des informations fournies dans le présent document ; et
- .2 **examiner** et **approuver** les Lignes directrices opérationnelles, telles qu'elles figurent en **appendice** au présent document, et **demander** au Secrétariat de les soumettre pour approbation à la prochaine réunion des Points focaux du PNUE / PAM.

APPENDICE

Lignes directrices opérationnelles sur la mise à disposition d'installations de réception portuaires et la livraison des déchets provenant des navires en Méditerranée

Table des matières

	Page
Liste des abréviations et acronymes	iii
1 Introduction	1
1.1 Contexte	1
1.2 Objectif et portée des Lignes directrices opérationnelles	2
1.3 Déchets marins provenant de sources en mer	2
2 Cadres réglementaires régissant les installations de réception portuaires	4
2.1 Introduction	4
2.2 Cadre réglementaire international	4
2.2.1 Convention MARPOL	4
2.2.2 Zones spéciales de l'OMI	5
2.2.3 Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS) de l'OMI	8
2.3 Cadre réglementaire régional : la directive 2019/XX de l'UE sur les installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires	8
2.3.1 Introduction	8
2.3.2 Éléments clés	8
3 Planification et mise à disposition d'installations de réception portuaires	14
3.1 Introduction	14
3.2 Planification des infrastructures portuaires de gestion des déchets, avec l'intégration des déchets d'exploitation des navires dans une stratégie plus large de gestion des déchets	14
3.2.1 Planification des infrastructures portuaires de gestion des déchets	14
3.2.1.1 Collecte de données et d'informations	15
3.2.1.2 Évaluation des informations	17
3.2.1.3 Décisions concernant le type de PRF	18
3.2.2 Développement d'une stratégie intégrée de gestion des déchets d'exploitation des navires	18
3.2.2.1 Prévention et minimisation des déchets	19
3.2.2.2 Prise en charge des déchets produits à bord et à terre	19
3.2.2.3 Coopération entre les ports	20
3.2.2.4 Économie circulaire	20
4 Types d'installations de réception portuaires	21
4.1 Présentation des types de PRF	21
4.2 Installations de réception portuaires mobiles	22
4.2.1 Installations de réception flottantes	22
4.2.2 Véhicules, camions et bennes	23
4.3 Installations de réception portuaires fixes	24
5 Collecte et stockage des déchets d'exploitation des navires	26
5.1 Options de collecte et de stockage pour les déchets visés par l'Annexe I de MARPOL	26
5.2 Options de collecte et de stockage pour les déchets visés par l'Annexe II de MARPOL	27
5.3 Options de collecte et de stockage pour les déchets visés par l'Annexe IV de MARPOL	27
5.4 Options de collecte et de stockage pour les déchets visés par l'Annexe V de MARPOL	28
5.5 Options de collecte et de stockage pour les déchets visés par l'Annexe VI de MARPOL	29
5.6 Options de collecte et de stockage pour les déchets pêchés passivement	30
6 Adéquation des différents types de PRF	32
6.1 La question de « l'adéquation »	32
6.1.1 Directives relatives à l'« adéquation » selon l'OMI	32
6.1.2 Directives relatives à l'« adéquation » selon l'UE	34
6.2 Options de coopération au niveau régional/sous régional/national/infranational	35

7	Procédures relatives à l'exploitation des installations de réception portuaires	36
7.1	Outils de gestion et contrôle des informations	36
7.1.1	Mécanismes de notification préalable	36
7.1.2	Reçu de dépôt de déchets	37
7.1.3	Notification de l'inadéquation présumée des PRF	37
7.1.4	La délivrance de permis comme moyen de contrôle des déchets	37
7.1.5	Systèmes d'informations et de contrôle des déchets portuaires	38
7.2	Procédures de livraison des déchets : inciter le dépôt de déchets triés	38
7.3	Gestion des déchets en aval	39
7.4	Plans de gestion des déchets portuaires	40
7.5	Consultation des parties prenantes	41
8	Orientations concernant la mise à disposition de PRF en méditerranée	43
8.1	Impact de la désignation de la mer Méditerranée comme Zone spéciale aux termes des Annexes I et V de MARPOL	43
8.2	À qui incombe la fourniture des PRF ?	43
8.3	Éléments clés concernant la mise à disposition de PRF	49
8.4	Orientations relatives à la mise à disposition de PRF dans les ports maritimes marchands, les ports de croisière/passagers, les ports de pêche et les marinas	44
8.4.1	Ports maritimes marchands	45
8.4.2	Ports de passagers/croisière	46
8.4.3	Ports de pêche	47
8.4.4	Marinas	48
N°	Tableaux	
1	Synthèse du cadre juridique au niveau international et régional applicable à la gestion des déchets d'exploitation des navires et autres résidus	4
2	Synthèse des restrictions applicables au rejet d'ordures en mer en vertu des règles 4, 5 et 6 de l'Annexe V de MARPOL et du chapitre 5 de la partie II-A du Code polaire	6
3	Synthèse des principales différences concernant les prescriptions applicables aux PRF entre MARPOL et la directive 2019/XX de l'UE	9
4	Synthèse des principaux amendements de la directive 2019/XX de l'UE (par rapport à la directive 2000/59/CE)	10

Liste des abréviations et acronymes

MARPOL	Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires
OMI	Organisation maritime internationale
PAM	Plan d'action pour la Méditerranée
PoW	Programme de travail
REMPEC	Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle
ONU	Organisation des Nations Unies
UE	Union européenne

1 INTRODUCTION

1.1 Contexte

1. La dix-huitième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (« Convention de Barcelone ») et à ses Protocoles, qui a eu lieu à Istanbul, en Turquie, du 3 au 6 décembre 2013, a adopté la décision IG.21/7 relative au Plan régional sur la gestion des déchets marins en Méditerranée dans le cadre de l'article 15 du Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution provenant de sources et activités situées à terre (Protocole « tellurique ») à la Convention de Barcelone, ci-après dénommé « Plan régional sur les déchets marins » (UNEP(DEPI)/MED IG.21/9).

2. Selon l'article 9(5) du Plan régional sur les déchets marins, conformément aux objectifs et principes dudit Plan, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone doivent, comme le stipule l'article 14 du Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée (Protocole « Prévention et situations critiques » de 2002) à la Convention de Barcelone, prendre les mesures nécessaires pour fournir aux navires utilisant leurs ports les informations à jour relatives à l'obligation résultant de l'Annexe V de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) et de leur législation applicable à cet égard.

3. Par ailleurs, conformément à l'article 14 du Plan régional sur les déchets marins, le Secrétariat du PAM-Convention de Barcelone, en coopération avec les organisations internationales et régionales compétentes, doit préparer les lignes directrices spécifiques en tenant compte, s'il y a lieu, des orientations existantes, afin de soutenir et faciliter la mise en œuvre des mesures prévues aux articles 9 et 10 dudit Plan. Sous réserve de la disponibilité de fonds externes, de telles lignes directrices doivent être publiées dans les différentes langues de la région méditerranéenne.

4. La dix-neuvième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles, qui s'est tenue à Athènes, en Grèce, du 9 au 12 février 2016, a adopté la décision IG.22/4 relative à la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2016-2021), ci-après dénommée « Stratégie régionale (2016-2021) » (UNEP(DEPI)/MED IG.22/28).

5. La Stratégie régionale (2016-2021), qui vise à aider les Parties contractantes à la Convention de Barcelone à mettre en œuvre le Protocole « Prévention et situations critiques » de 2002, aborde la problématique des déchets marins dans les Objectifs spécifiques 5 (Mise à disposition d'installations de réception portuaires), 6 (Livraison des déchets provenant des navires) et 9 (Réduction de la pollution provenant des activités de plaisance). Elle aborde également la question liée des rejets illicites de substances polluantes par les navires dans les Objectifs spécifiques 7 (Amélioration du suivi des événements de pollution ainsi que du contrôle et de la surveillance des rejets illicites) et 8 (Amélioration du degré d'application et des poursuites contre les auteurs de rejets illicites). La réduction des rejets (illicites) des déchets générés par les navires s'inscrit donc dans les priorités du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) fixées dans le cadre du Plan d'action pour la Méditerranée (PAM) du Programme des Nations Unies pour l'environnement (ONU Environnement), également appelé ONU Environnement / PAM, dans le but de coordonner les activités des États côtiers méditerranéens liées à la mise en œuvre du Protocole « Prévention et situations critiques » de 2002.

6. Le Programme de travail (PoW) 2018-2019 de l'ONU Environnement / PAM adopté par la vingtième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles, qui a eu lieu à Tirana, en Albanie, du 17 au 20 décembre 2017, comprend plusieurs activités concernant les déchets marins, y compris la mise en œuvre du projet « Marine Litter-MED » financé par l'Union européenne (UE) qui vise à accompagner les Parties contractantes à la Convention de Barcelone du sud de la Méditerranée et des pays européens voisins dans la mise en œuvre du Plan régional sur les déchets marins.

7. Le projet « Marine Litter-MED » financé par l'UE vise à élaborer un ensemble de lignes directrices techniques dans le cadre de l'article 14 du Plan régional sur les déchets marins, et l'une de ses composantes, qui est coordonnée par le REMPEC, met l'accent sur les mesures relatives à l'amélioration de la gestion des déchets marins provenant de sources en mer dans les ports et les marinas en Méditerranée, et plus particulièrement sur l'application des systèmes de facturation

raisonnable des prestations des installations de réception portuaires ou, le cas échéant, l'application du système « sans redevance spéciale à acquitter », ainsi que sur la mise à disposition d'installations de réception portuaires et la livraison des déchets provenant des navires dans les ports et marinas de Méditerranée.

8. Dans ce contexte, le REMPEC a préparé le présent document intitulé « Lignes directrices opérationnelles sur la mise à disposition d'installations de réception portuaires et la livraison des déchets provenant des navires en Méditerranée, ci-après dénommées « Lignes directrices opérationnelles ».

1.2 Objectif et portée des Lignes directrices opérationnelles

9. Les Lignes directrices opérationnelles examinent en détail les questions relatives à la mise à disposition d'installations de réception portuaires (PRF), y compris le type et la capacité des différentes catégories de déchets MARPOL dans les différents types de ports, ainsi que les procédures opérationnelles liées à l'utilisation des PRF et à la livraison des déchets provenant des navires. Les Lignes directrices opérationnelles se concentrent sur les étapes pratiques pouvant contribuer à la mise à disposition de PRF adéquates dans les ports et marinas de la mer Méditerranée, du point de vue de l'autorité du port.

10. Il est à noter que la prise en compte des autres déchets et résidus provenant des navires, comme les sédiments des eaux de ballast et les résidus des systèmes antisalissure, peut être pertinente pour évaluer les besoins de PRF. Toutefois, comme ce type de déchets n'entre pas dans le champ d'application de MARPOL, les déchets et résidus régis par la Convention sur la gestion des eaux de ballast, la Convention sur les systèmes antisalissure et le Protocole de Londres / la Convention de Londres ne sont pas traités dans le présent document.

1.3 Déchets marins provenant de sources en mer

11. Les déchets marins présents dans les océans ont de nombreux effets néfastes sur la vie et la biodiversité marines, mais aussi des effets adverses sur la santé humaine. Les déchets marins peuvent également avoir un impact négatif sur des activités telles que le tourisme, la pêche et le transport maritime. En outre, lorsqu'ils sont ainsi jetés, les matériaux qui pourraient présenter un potentiel économique via les filières de réutilisation ou de recyclage sont perdus. Il existe plusieurs catégories de déchets marins, la plus problématique étant les matières plastiques qui présentent une faible dégradabilité et un fort risque d'intégration dans la chaîne alimentaire humaine.

12. Les déchets intègrent l'environnement marin à travers différents mécanismes et depuis diverses sources, notamment les sources terrestres et maritimes. Les principales sources de déchets marins situées à terre incluent les décharges municipales, le transport des déchets des décharges et zones urbaines par les réseaux fluviaux ou d'autres sources le long des rivières et canaux, les rejets d'eaux usées municipales non traitées, les installations industrielles et le tourisme, et tout particulièrement les vacanciers sur les côtes/plages.

13. Les principales sources de déchets marins en mer sont le transport maritime marchand, les ferries et navires de croisière, les navires de pêche, en particulier concernant les engins de pêche perdus ou abandonnés, les flottes militaires et navires de recherche, les navires de plaisance, les plates-formes pétrolières et gazières offshore et les fermes d'aquaculture.

14. Il est souvent avancé que 80 % des débris marins proviennent de sources situées à terre et 20 % de sources en mer. L'origine de ces taux est toutefois peu claire (NOAA, 2009). Par ailleurs, l'importance de la contribution de ces différentes sources au problème des déchets marins varie grandement selon les régions et localités en fonction de l'ampleur des activités dans la zone, ainsi que des politiques applicables. Cela implique de grandes variations dans les quantités et types de déchets provenant de ces sources au niveau régional et local, mais aussi en fonction des saisons¹.

15. L'évaluation des tendances concernant les niveaux de déchets marins et leurs sources est cruciale pour identifier et adopter des mesures ciblées en fonction des différentes sources. À cet

¹ Unger A., Harrison N., 2016, « *Fisheries as a source of marine debris on beaches in the United Kingdom* », Bulletin sur la pollution marine

égard, les actions de surveillance adoptées par certaines conventions maritimes régionales, telles que la Convention OSPAR, la Convention d'Helsinki et la Convention de Barcelone, se révèlent très utiles. La surveillance est appliquée sur des indicateurs de déchets marins et méthodes uniformes (notamment la surveillance des plages et du contenu des estomacs des fulmars et/ou tortues), qui informent sur les tendances d'accumulation des déchets marins et l'efficacité des mesures adoptées. Une identification correcte de la source est ainsi un élément clé des programmes de surveillance.

16. Bien que les sources situées à terre soient prépondérantes dans la production de déchets marins, les sources en mer contribuent également activement au problème. De récentes études ont montré que, bien que la majorité des déchets marins proviennent de sources terrestres, une part significative est imputable à des sources en mer. Et ceci en dépit du fait que les ordures des navires, telles que répertoriées dans l'Annexe V de MARPOL, soient soumises à des règles strictes et ne doivent pas être rejetées en mer, à quelques rares exceptions près (par ex. les déchets alimentaires et résidus de cargaison non nocifs pour le milieu marin). Le rejet de toute matière plastique en mer est strictement interdit. Par ailleurs, l'Annexe V requiert que toute perte d'engin de pêche soit signalée à l'État du pavillon du navire et à l'État côtier dans les eaux duquel l'engin a été perdu.

17. Des études ont montré que, dans les eaux de l'UE, les activités menées en mer, notamment le transport maritime (par ex. les pertes de conteneurs), y compris la pêche et la plaisance, mais aussi les activités offshore, sont des sources contribuant aux déchets marins avec une part estimée à 32 % en moyenne dans l'UE et pouvant atteindre jusqu'à 50 % dans certains bassins maritimes². Des études récentes ont également montré que, parmi les contributeurs au problème des déchets marins provenant de sources en mer, le secteur de la pêche occupe une place prépondérante, tout comme le secteur de la navigation de plaisance³. Et bien que les dépôts d'ordures dans les ports aient augmenté depuis l'introduction de la directive 2000/59/CE, un écart significatif persiste, qui est estimé être de l'ordre de 60 000 à 300 000 tonnes, soit 7 % à 34 % des quantités totales à déposer chaque année.

18. Dans certaines zones, notamment certaines parties du Pacifique et de la mer du Nord, les sources situées en mer prévalent même sur les sources terrestres. Des ordures issues d'une mauvaise gestion et des engins de pêche vieillissants ou abandonnés sont les éléments les plus courants dans les déchets marins (plastiques) provenant des navires.

² Étude de la Commission européenne (DG ENV) « pour appuyer le développement de mesures de lutte contre certaines sources de déchets marins » (Eunomia, 2016)

³ <http://www.fishingforlitter.org.uk/assets/file/Report%20FFL%202011%20-%202014.pdf> ; Bulletin sur la pollution marine 2016 Unger et al. (2016) ; UNEP OSPAR (2009) ; Marine Litter Distribution and Density in European Seas (2014) ; Eunomia (2016), p. 95, part estimée de 30 % pour le secteur de la pêche et de 19 % pour le secteur de la plaisance ; le reste des sources en mer est imputable au secteur marchand ; Arcadis (2012) a estimé une part de 65 % pour le seul secteur de la pêche

2 CADRES RÉGLEMENTAIRES RÉGISSANT LES INSTALLATIONS DE RÉCEPTION PORTUAIRES

2.1 Introduction

19. La navigation maritime internationale étant par nature une activité globale, les cadres juridiques et politiques touchant à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et à la protection du milieu marin sont pour l'essentiel élaborés et actualisés par des organismes internationaux et intergouvernementaux, comme les diverses agences des Nations Unies. Toutefois, l'origine des cadres juridiques et politiques qui s'appliquent à terre et en mer étant souvent différente, les cadres qui en découlent pour la gestion des déchets produits à bord des navires d'une part, et les exigences relatives à la collecte, au dépôt et au traitement des déchets produits dans les installations à terre d'autre part, diffèrent également. Dans bien des cas, ils peuvent même ne pas être compatibles.

20. Le cadre juridique et politique applicable à la collecte, au transport et à la gestion des déchets provenant des navires trouve souvent son origine dans des règles qui visent principalement la collecte, le transport et l'élimination, avec le stockage, des déchets générés à terre. Ces textes sont donc plus prévus pour une gestion à terre et peuvent ne pas toujours être adaptés au contexte juridique et politique des opérations en mer.

21. Pour la navigation maritime, l'Organisation maritime internationale (OMI), en qualité d'institution spécialisée des Nations Unies, est l'autorité normative compétente au niveau mondial en matière de sécurité, de sûreté et de performance environnementale de la navigation internationale. Son rôle premier est de créer un cadre réglementaire international pour le secteur de la navigation maritime qui soit à la fois équitable et efficace, et universellement adopté et mis en œuvre. L'OMI est donc naturellement à l'origine de la majorité des règles et réglementations internationales concernant la performance environnementale de la navigation, y compris la gestion à bord des déchets d'exploitation des navires, et la protection du milieu marin par la prévention de la pollution provenant des navires. La Convention de Bâle et l'Union européenne ont également instauré d'autres initiatives politiques et réglementaires internationales et régionales.

22. Le tableau suivant propose une synthèse visuelle du cadre juridique applicable à la gestion des déchets d'exploitation des navires et autres résidus provenant des navires au niveau international et régional, afin d'éclairer sur les différentes conventions et leur champ d'application.

Tableau 1 : Synthèse du cadre juridique au niveau international et régional applicable à la gestion des déchets d'exploitation des navires et autres résidus

À bord des navires	Au niveau de l'interface mer-terre	Dans les installations à terre
<ul style="list-style-type: none"> • Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS) • Convention MARPOL • Convention sur la gestion des eaux de ballast • Convention AFS (sur les systèmes anti-salissures) • Convention et Protocole de Londres 	<ul style="list-style-type: none"> • Convention MARPOL • Convention de Bâle • Directive 2019/XX de l'UE 	<ul style="list-style-type: none"> • Convention de Bâle • Directive-cadre relative aux déchets de l'UE 2008/98/CE

2.2 Cadre réglementaire international

2.2.1 Convention MARPOL

23. La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (de 1973, telle que modifiée par les Protocoles de 1978 et 1997), ci-après « MARPOL », est l'une des conventions internationales les plus importantes concernant le milieu marin. Elle a été préparée par l'OMI dans le but de préserver l'environnement marin en éliminant toute pollution causée par les rejets opérationnels d'hydrocarbures et autres substances nocives provenant des navires, et de limiter les cas de déversements accidentels de ces substances.

24. Avec ses six annexes couvrant la pollution par les hydrocarbures, les produits chimiques, les substances nocives transportées sous forme de colis, les eaux usées, les ordures et la pollution de l'atmosphère, la Convention MARPOL fonctionne comme un tout : ses articles traitent essentiellement de la juridiction applicable, des pouvoirs exécutoires et d'inspection, tandis que les annexes exposent plus en détail les règles anti-pollution.

25. La convention MARPOL prévoit notamment de réguler la disponibilité d'installations de réception portuaires (PRF) adéquates, les types de déchets/résidus qui peuvent (et par conséquent aussi, ceux qui ne doivent pas) être légalement rejetés en mer, la gestion des déchets à bord, ainsi que les mesures exécutoires et les inspections. Les dispositions MARPOL concernant la disponibilité de PRF adéquates sont exposées dans les règles suivantes :

- Règle 38 de l'Annexe I
- Règle 18 de l'Annexe II
- Règles 12 et 13 (navires de passagers dans les zones spéciales) de l'Annexe IV
- Règle 8 de l'Annexe V
- Règle 17 de l'Annexe VI

26. Outre la Convention MARPOL (et ses Annexes), l'OMI a adopté différentes directives relatives à la gestion des déchets d'exploitation des navires, offrant ainsi d'autres instruments à l'ensemble des parties prenantes (privées et publiques) pour garantir l'application de bonnes pratiques. Ces pratiques peuvent servir de référence aux gouvernements qui travaillent à établir des règles nationales ou régionales plus strictes, mais aussi aux autorités portuaires lorsqu'elles organisent la collecte des déchets auprès des navires.

27. Les directives relatives à l'application de l'Annexe V de MARPOL sont :

- Directives de 2017 pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL (résolution MEPC.295(71))
- Guide récapitulatif à l'intention des fournisseurs et des utilisateurs d'installations de réception portuaires de 2018 (MEPC.1/Circ.834/Rév.1)
- Directives de 2012 pour l'élaboration des plans de gestion des ordures (résolution MEPC.220(63))
- Directives de 2012 pour l'élaboration d'un plan régional relatif aux installations de réception (résolution MEPC.221(63))
- Directives de 2000 visant à garantir l'adéquation des installations portuaires de réception des déchets (résolution MEPC.83(44))
- Guide de l'OMI, 2016 « Installations de réception portuaires – Comment procéder »

2.2.2 Zones spéciales de l'OMI

28. La possibilité de rejeter légalement des déchets en mer peut se répercuter sur le dépôt des déchets des navires dans les PRF. Si les règles MARPOL se sont durcies au fil des ans, il est toujours permis – sous certaines conditions – de rejeter certains types de déchets en mer. Les critères applicables à ces rejets sont précisés dans les règles suivantes :

- Annexe I de MARPOL : Règles 15 et 34
- Annexe II de MARPOL : Règle 13
- Annexe IV de MARPOL : Règle 11
- Annexe V de MARPOL : Règles 4 et 6

29. Au vu des spécificités océanographiques, écologiques et liées au trafic de certaines zones maritimes, MARPOL a défini des « Zones spéciales », imposant l'application de mesures plus strictes de protection contre la pollution marine. La convention prévoit ainsi un niveau de protection renforcé sur ces zones spéciales par rapport aux autres zones maritimes.

30. La mer Méditerranée est désignée comme une zone spéciale au titre des Annexes I et V de MARPOL. Une liste actualisée de toutes les Zones spéciales de l'OMI est publiée sur le site Web de l'organisation (<http://www.imo.org> – Cliquez sur Milieu marin, puis sur Zones spéciales).

31. Les critères applicables aux rejets des déchets d'exploitation des navires étant plus stricts dans les Zones spéciales, il est possible que les navires fréquentant ces zones ne remplissent pas les conditions requises et soient donc contraints de déposer leurs déchets dans une PRF. Les États et les autorités portuaires doivent donc prendre en considération l'importance du respect des règles applicables dans ces zones spéciales.

32. Il est à noter que, en dehors des Zones spéciales, les résidus de cargaison relevant de l'Annexe V de MARPOL qui ne sont pas considérés comme nocifs pour le milieu marin peuvent, sous certaines conditions, être légalement rejetés en mer. Cependant, la mer Méditerranée étant une Zone spéciale en vertu de l'Annexe V de MARPOL, les résidus de cargaison non nocifs pour le milieu marin (également contenus dans les eaux de lavage) ne peuvent être rejetés en mer :

- a. que si à la fois le port de départ et le prochain port de destination sont compris dans la Zone spéciale et que le navire ne transite pas en dehors de la Zone spéciale entre ces ports (règle 6.1.2.2 de l'Annexe V de MARPOL) ; et
- b. si aucune installation de réception adéquate n'est disponible dans ces ports (règle 6.1.2.3 de l'Annexe V de MARPOL).

33. Afin de protéger l'environnement marin, il est donc important que les gouvernements des pays bordant la mer Méditerranée garantissent la disponibilité de PRF adéquates pour la collecte des résidus de cargaison visés par l'Annexe V de MARPOL et informent de l'existence de telles installations via la base de données du Système mondial intégré de renseignements maritimes de l'OMI (GISIS, voir également la section 2.2.3).

Tableau 2 : Synthèse des restrictions applicables au rejet d'ordures en mer en vertu des règles 4, 5 et 6 de l'Annexe V de MARPOL et du chapitre 5 de la partie II-A du Code polaire (source : OMI)

Type d'ordures ¹	Tous les navires, excepté les plates-formes ⁴		Règle 5 Plates-formes offshore situées à plus de 12 milles marins de la terre la plus proche et navires se trouvant le long du bord ou à moins de 500 mètres de ces plates-formes ⁴
	Règle 4 Hors des zones spéciales (les distances indiquées sont par rapport à la terre la plus proche)	Règle 6 À l'intérieur des zones spéciales (les distances indiquées sont par rapport à la terre ou la plate-forme glaciaire la plus proche)	
Déchets alimentaires passés dans un broyeur ou un concasseur ²	Rejet autorisé à plus de >3 milles marins, navire faisant route et aussi loin que possible	Rejet autorisé à plus de ≥12 milles marins, navire faisant route et aussi loin que possible ³	Rejet autorisé
Déchets alimentaires non passés dans un broyeur ou un concasseur	Rejet autorisé à plus de ≥12 milles marins, navire faisant route et aussi loin que possible	Rejet interdit	Rejet interdit
Résidus de cargaison ⁵ , ⁶ non contenus dans l'eau de lavage	Rejet autorisé à plus de ≥12 milles marins, navire faisant route et aussi loin que possible	Rejet interdit	Rejet interdit
Résidus de cargaison ⁵ , ⁶ contenus dans l'eau de lavage		Rejet autorisé à plus de ≥12 milles marins, navire faisant route et aussi loin que possible (sous réserve des conditions prévues par la règle 6.1.2 et le paragraphe 5.2.1.5 de la partie II-A du Code polaire)	
Agents ou additifs de nettoyage ⁶ présents dans les eaux de lavage des cales à	Rejet autorisé	Rejet autorisé à plus de ≥12 milles marins, navire faisant route et aussi loin que possible	Rejet interdit

Type d'ordures ¹	Tous les navires, excepté les plates-formes ⁴		Règle 5 Plates-formes offshore situées à plus de 12 milles marins de la terre la plus proche et navires se trouvant le long du bord ou à moins de 500 mètres de ces plates-formes ⁴
	Règle 4 Hors des zones spéciales (les distances indiquées sont par rapport à la terre la plus proche)	Règle 6 À l'intérieur des zones spéciales (les distances indiquées sont par rapport à la terre ou la plate-forme glaciaire la plus proche)	
cargaison		(sous réserve des conditions prévues par la règle 6.1.2 et le paragraphe 5.2.1.5 de la partie II-A du Code polaire)	
Agents ou additifs de nettoyage ⁶ présents dans les eaux de lavage des ponts et surfaces extérieures		Rejet autorisé	
Carcasses d'animaux (doivent être découpées ou avoir subi un traitement pour couler immédiatement)	Le navire doit faire route et être aussi loin que possible de la terre la plus proche. Doit être à plus de >100 milles marins et avec une profondeur d'eau maximum	Rejet interdit	Rejet interdit
Tout autre déchet, dont les plastiques, cordages synthétiques, appareils de pêche, sacs à ordures en matière plastique, cendres d'incinération, clinkers, huiles de cuisson, bois d'arrimage flottant, matériaux de revêtement et d'emballage, papier, chiffons, verre, métal, bouteilles, vaisselle et détritres similaires	Rejet interdit	Rejet interdit	Rejet interdit

- 1 Lorsque les ordures sont mélangées avec d'autres substances dont le rejet est interdit ou est soumis à des prescriptions différentes ou sont contaminées par de telles substances, les dispositions les plus rigoureuses s'appliquent.
- 2 Les déchets alimentaires broyés ou concassés doivent pouvoir passer à travers un tamis dont les mailles ne dépassent pas 25 mm.
- 3 L'évacuation des produits avicoles introduits dans la zone de l'Antarctique est interdite, à moins qu'ils n'aient été incinérés ou traités par autoclave ou autre pour les stériliser.
- 4 Les plates-formes offshore situées à 12 milles marins de la terre la plus proche et autres navires désignent toutes les plates-formes fixes ou flottantes qui se livrent à l'exploration, à l'exploitation ou au traitement offshore des ressources minérales du fond des mers, et tous les navires se trouvant le long du bord ou à moins de 500 mètres de ces plates-formes.
- 5 Les résidus de cargaison désignent uniquement les résidus de cargaison qui ne peuvent pas être récupérés au moyen des méthodes couramment disponibles en vue de leur déchargement.
- 6 Ces substances ne doivent pas être nocives pour le milieu marin.

2.2.3 Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS) de l'OMI

34. Afin de faciliter la diffusion des informations et de promouvoir l'accès du public aux données rassemblées par son Secrétariat, l'OMI a créé une base de données en ligne d'informations relatives à la navigation : le Système mondial intégré de renseignements maritimes⁴ (GISIS). Elle propose à la fois des informations à la disposition du grand public et une section réservée aux membres, regroupant des données plus spécifiques uniquement accessibles aux utilisateurs enregistrés de l'OMI.

35. La base de données sur les installations de réception portuaires (PRFD) du GISIS réunit des données sur les installations de réception de toutes les catégories de déchets d'exploitation des navires. Si l'accès à l'ensemble des informations est autorisé pour le grand public (sur simple inscription) en consultation uniquement, seuls les États membres respectifs ont la possibilité de mettre à jour les données via une connexion sécurisée par mot de passe. L'objectif est d'améliorer le taux de signalement des installations de réception inadéquates observées pour favoriser un traitement plus efficace du problème.

36. Les parties à la Convention MARPOL sont également tenues d'enregistrer dans la PRFD les informations relatives aux PRF disponibles dans leurs ports.

2.3 Cadre réglementaire régional : la directive 2019/XX de l'UE sur les installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires

2.3.1 Introduction

37. En 2000, l'Union européenne s'est dotée d'un instrument réglementaire ciblant spécifiquement la prévention de la pollution du milieu marin par les déchets des navires. L'objectif de la directive 2000/59/CE sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison est de réduire les rejets de déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison en mer, et notamment les rejets illicites, effectués par les navires utilisant les ports de l'Union européenne, en améliorant la disponibilité et l'utilisation des installations de réception portuaires destinées aux déchets d'exploitation et aux résidus de cargaison, et de renforcer ainsi la protection du milieu marin. Si l'objectif de la directive 2000/59/CE est comparable à l'objectif premier de la Convention MARPOL, leurs exigences clés diffèrent sur certains points (cf. synthèse dans le tableau 3). Une nouvelle directive 2019/XX de l'UE relative aux PRF a été adoptée le 9 avril 2019, qui abroge la directive 2000/59/CE et instaure certains changements réglementaires importants.

38. La Directive 2019/XX de l'UE s'applique à tous les navires (y compris les navires de pêche et les bateaux de plaisance, à l'exception toutefois des navires de guerre, navires de guerre auxiliaires, ainsi que des autres navires appartenant à un État ou exploités par un État tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales), quel que soit leur pavillon, faisant escale dans un port d'un État membre ou y opérant, et à tous les ports des États membres de l'UE dans lesquels ces navires font habituellement escale.

2.3.2 Éléments clés

39. La directive 2019/XX de l'UE prévoit notamment les exigences clés suivantes :

- a) Une obligation pour les États membres de l'UE de s'assurer que des PRF adéquates sont disponibles pour répondre aux besoins des navires utilisant habituellement le port, sans causer de retards anormaux à ces navires. Afin de permettre une gestion des déchets des navires respectueuse de l'environnement et de faciliter la réutilisation et le recyclage, les États membres de l'UE doivent assurer une collecte séparée des déchets des navires, en tenant compte des catégories de déchets définies par MARPOL ;
- b) Un plan approprié de réception et de traitement des déchets doit être établi et mis en œuvre pour chaque port après consultation des parties concernées, notamment les

⁴ <https://gisis.imo.org/Public/Default.aspx>

- utilisateurs des ports. Ces plans doivent être évalués et approuvés par l'autorité compétente dans l'État membre de l'UE ;
- c) Les capitaines des navires doivent remplir un formulaire de notification préalable des déchets et le transmettre dans les temps (au moins 24 h avant l'arrivée), informant le port d'escale de leurs intentions concernant le dépôt de déchets d'exploitation et de résidus de cargaison ;
 - d) Lors du dépôt dans la PRF, l'opérateur ou l'autorité portuaire doit remettre un reçu de dépôt des déchets, dont les informations doivent être reportées par voie électronique par le capitaine du navire ;
 - e) Le dépôt obligatoire de tous les déchets d'exploitation des navires. Un navire peut néanmoins être autorisé à reprendre la mer jusqu'au port d'escale suivant sans déposer ses déchets d'exploitation s'il est doté d'une capacité de stockage spécialisée suffisante ;
 - f) La mise en œuvre d'un système de recouvrement des coûts conforme au principe « pollueur-payeur » via l'application d'une redevance sur les déchets, incitant de fait les navires à ne pas rejeter leurs déchets d'exploitation en mer. Pour les ordures des navires (déchets visés par l'Annexe V de MARPOL, autres que les résidus de cargaison), un système de redevance 100 % indirecte est requis. Afin d'inciter au maximum au dépôt des ordures, aucune redevance directe ne doit être appliquée pour ces déchets pour garantir un droit de dépôt sans autres frais supplémentaires au regard du volume de déchets déposés. La seule exception étant les cas où ce volume de déchets excéderait la capacité de stockage spécialisé maximum, qui est mentionnée dans le formulaire de notification préalable. Dans ce cas, une redevance directe supplémentaire peut être appliquée afin de s'assurer que les coûts liés à la réception de cette quantité exceptionnelle de déchets ne pèsent pas de manière démesurée sur le système de recouvrement des coûts du port ;
 - g) La mise en place d'un plan d'inspections, permettant aux États membres de l'UE de s'assurer que tout navire peut être inspecté. Chaque État membre de l'UE doit procéder à des inspections sur au moins 15 % du nombre total de navires faisant escale dans ses ports chaque année. Une approche fondée sur les risques doit être adoptée pour ces inspections, sur la base des informations des notifications préalables et des reçus de dépôt de déchets qui sont communiqués et échangés par voie électronique.

40. La directive 2019/XX de l'UE donne également des indications sur ce que doit être une installation de réception portuaire « adéquate » :

« Pour être adéquates, les installations de réception doivent être en mesure de recueillir les types et les quantités de déchets d'exploitation des navires et de résidus de cargaison provenant des navires utilisant habituellement le port, compte tenu des besoins opérationnels des utilisateurs dudit port, de l'importance et de la position géographique de celui-ci, du type de navires qui y font escale et des exemptions prévues à l'article 9. »

41. La directive 2019/XX de l'UE s'accompagne de cinq annexes :

- a) L'Annexe 1 présente les prescriptions concernant les plans de réception et de traitement des déchets dans les ports ;
- b) L'Annexe 2 propose un format normalisé de formulaire pour la notification préalable des déchets dans les installations de réception portuaires ;
- c) L'Annexe 3 propose un format normalisé de reçu de dépôt des déchets ;
- d) L'Annexe 4 présente une vue d'ensemble des catégories de coûts et revenus nets liés à l'exploitation et à la gestion des installations de réception portuaires ;
- e) L'Annexe 5 présente un format de certificat d'exemption au titre de l'Article 9 (exemption pour les navires faisant escale fréquemment).

Tableau 3 : Synthèse des principales différences concernant les prescriptions applicables aux PRF entre MARPOL et la directive 2019/XX de l'UE :

	MARPOL	Directive 2019/XX de l'UE
Définitions :	Si la Convention MARPOL et la directive 2019/XX de l'UE contiennent toutes deux diverses définitions des déchets et résidus, on ne retrouve pas de définitions communes, ce qui aboutit parfois à des interprétations divergentes.	

Mise à disposition de PRF adéquates :	Obligatoire dans MARPOL	Obligatoire dans la directive 2019/XX de l'UE
Collecte séparée	Pas d'obligations dans MARPOL	Obligatoire dans la directive 2019/XX de l'UE
Traitement et transformation en aval :	Pas d'obligations dans MARPOL	Traitement, recyclage, récupération d'énergie ou élimination devant respecter la législation de l'UE sur les déchets
Plan de gestion des déchets dans les ports :	Non obligatoire dans MARPOL, mais encouragé par les directives de l'OMI ⁵	Préparation et application obligatoires dans chaque port. Le contenu requis est exposé en Annexe 1 de la directive 2019/XX de l'UE
Dépôt obligatoire des déchets des navires :	Pas exigé par MARPOL, sauf pour certains types de résidus de cargaison et eaux de lavage (Annexe II de MARPOL)	Dépôt obligatoire de tous les déchets conservés à bord des navires, sauf en cas de capacité de stockage spécialisé suffisante
Notification préalable au dépôt des déchets :	Non obligatoire dans MARPOL, mais encouragée par les directives de l'OMI ⁴	Imposée par la directive 2019/XX de l'UE, avec l'utilisation d'un format normalisé (Annexe 2)
Reçu de dépôt de déchets :	Non obligatoire dans MARPOL, mais encouragé par les directives de l'OMI ⁶	Imposé par la directive 2019/XX de l'UE, avec l'utilisation d'un format normalisé (Annexe 3)
Systèmes de recouvrement des coûts :	Non obligatoires dans MARPOL, mais encouragés par les directives de l'OMI ⁷	Imposés par la directive 2019/XX de l'UE : le coût des PRF, y compris pour la collecte et le traitement, doit être couvert par une redevance perçue sur les navires. Le système de recouvrement des coûts doit fournir une incitation à ne pas procéder au rejet en mer. Afin d'améliorer la transparence, la redevance doit être calculée en fonction des coûts et revenus répertoriés en Annexe 4.
Exemptions pour les navires faisant fréquemment escale	Pas de dispositions dans MARPOL	Prévues par la directive 2019/XX de l'UE pour les navires qui effectuent des services réguliers qui comportent des escales fréquentes et régulières, ayant un arrangement qui prévoit le dépôt des déchets du navire et le paiement des redevances y afférentes dans un port situé sur l'itinéraire du navire (y compris l'utilisation d'un certificat d'exemption normalisé en Annexe 5).

Tableau 4 : Synthèse des principaux amendements de la directive 2019/XX de l'UE (par rapport à la directive 2000/59/CE).

Article	Objet	Amendement
2	Définitions	• « déchets des navires » : désigne tous les déchets, y compris les

⁵ Guide récapitulatif à l'intention des fournisseurs et des utilisateurs d'installations de réception portuaires (MEPC.1/Circ.834/Rev.1).

⁶ Directives pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL 2017 (MEPC.295(71)).

⁷ Directives pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL 2017 (MEPC.295(71)).

Article	Objet	Amendement
		<p>résidus de cargaison, qui sont produits durant l'exploitation d'un navire ou lors du chargement, du déchargement et des opérations de nettoyage et relèvent des Annexes I, II, IV, V et VI de MARPOL, ainsi que les déchets pêchés passivement.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les « déchets pêchés passivement » désignent les déchets récupérés dans les filets lors des opérations de pêche. • « Bateau de plaisance » désigne un bateau, de toute catégorie, d'une longueur de 2,5 mètres ou plus, quel que soit son système de propulsion, utilisé à des fins de loisir ou pour la pratique sportive, à l'exclusion de toute exploitation commerciale.
3	Champ d'application	<p>La directive 2019/XX de l'UE s'appliquera à :</p> <p>(a) tous les navires, quel que soit leur pavillon, faisant escale dans un port d'un État membre de l'UE ou y opérant, à l'exception des navires rattachés aux services portuaires⁸, des navires de guerre et navires de guerre auxiliaires, ainsi que des autres navires appartenant à un État et exploités, pour le moment, exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales ;</p> <p>(b) tous les ports des États membres de l'UE dans lesquels les navires visés au point (a) font habituellement escale.</p> <p>Les États membres de l'UE peuvent décider d'exclure les prescriptions relatives à la notification préalable des déchets, au dépôt des déchets des navires et aux systèmes de recouvrement des coûts dans les zones d'ancre.</p> <p>Cet article inclut également des dérogations pour les États membres de l'UE sans littoral.</p>
4	Mise à disposition de PRF	<p>Les États membres de l'UE doivent garantir la disponibilité d'installations de réception portuaires adéquates tenant compte des besoins des usagers du port. Les PRF doivent permettre la collecte séparée des déchets des navires afin de faciliter la réutilisation et le recyclage. Pour faciliter l'opération, la PRF peut collecter séparément les fractions de déchets conformément aux catégories de déchets définies dans MARPOL et ses directives.</p>
5	Plans de réception et de traitement des déchets (WRHP)	<ul style="list-style-type: none"> • Des WRHP appropriés doivent être en place et suivis dans chaque port. • La préparation de ces WRHP doit faire suite à des consultations suivies avec les parties concernées, en particulier les usagers des ports ou leurs représentants et, le cas échéant, les autorités locales compétentes, les opérateurs des installations de réception portuaires, ainsi que les organisations des filières de responsabilité intégrée des producteurs et des représentants de la société civile. • Ces consultations doivent avoir lieu à la fois lors de la préparation initiale des plans et après leur adoption, en particulier lorsque des changements importants ont eu lieu.
6	Notification	<p>Les informations sur les déchets doivent être enregistrées par voie électronique dans le système d'information, de surveillance et d'exécution de l'UE.⁹</p>
7	Dépôt des déchets des navires	<p>Le capitaine d'un navire faisant escale dans un port de l'UE doit, avant de quitter le port, déposer l'ensemble des déchets qu'il transporte à son bord dans une installation de réception portuaire conformément aux normes applicables prescrites dans la Convention MARPOL. Cette obligation ne vaut pas pour les petits ports dotés d'installations sans</p>

⁸ Tel que défini dans le Règlement (UE) 2017/352

⁹ SafeSeaNet

Article	Objet	Amendement
		<p>personnel sur place ou les ports isolés (dans la mesure où l'État membre de l'UE dans lequel se situent ces ports les aient notifiés électroniquement).</p> <p>Une fois le dépôt effectué, l'opérateur de la PRF ou l'autorité du port où les déchets ont été déposés doivent renseigner un Reçu de dépôt de déchets (cf. Annexe 3) et le remettre au navire, sans causer de retards anormaux.</p> <p>L'opérateur, l'agent ou le capitaine du navire¹⁰ doit avant son départ, ou dès réception, communiquer par voie électronique les informations du reçu dans le système d'information, de surveillance et d'exécution de l'UE.</p> <p>Afin de garantir des conditions uniformes d'application des exceptions acceptées en cas de capacité de stockage suffisante, les compétences d'exécution doivent être conférées à la Commission qui définira les méthodes à suivre pour le calcul de la capacité de stockage suffisante à bord.</p> <p>S'il ne peut pas être établi sur la base des informations disponibles, y compris dans le système d'information, de surveillance et d'exécution de l'UE ou dans le GISIS, que des installations adéquates sont à disposition dans le prochain port d'escale, ou si ce port n'est pas connu, l'État membre de l'UE doit demander au navire de déposer, avant son départ, tous les déchets qui ne peuvent pas être réceptionnés et traités de manière adéquate dans le prochain port d'escale.</p>
8	Systèmes de recouvrement des coûts	<p>Les États membres de l'UE doivent veiller à ce que les coûts d'exploitation des installations de réception portuaires pour la réception et le traitement des déchets provenant des navires, autres que les résidus de cargaison, soient couverts par la perception d'une redevance sur les navires. Ces coûts incluent les éléments listés en Annexe 4 (catégories de coûts et revenus nets liés à l'exploitation et à l'administration des PRF, y compris les coûts directs, coûts indirects et revenus nets).</p> <p>Les systèmes de recouvrement des coûts ne doivent en aucune manière constituer une incitation pour les navires à rejeter leurs déchets en mer. À cette fin, les États membres de l'UE doivent appliquer les principes suivants à la conception et à l'exploitation des systèmes de recouvrement des coûts dans les ports :</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) les navires doivent s'acquitter d'une redevance indirecte, qu'ils déposent leurs déchets dans une installation de réception portuaire ou non ; (b) cette redevance indirecte doit couvrir les coûts administratifs indirects, ainsi qu'une part significative des coûts d'exploitation directs, tels que déterminés en Annexe 4. Cette part significative des coûts d'exploitation directs doit représenter au moins 30 % des coûts directs totaux pour le dépôt effectif des déchets au cours de l'année précédente. Les coûts liés au volume de trafic anticipé pour l'année à venir peuvent également être pris en compte ; (c) afin d'encourager au maximum le dépôt des déchets tels que définis dans l'Annexe V de la Convention MARPOL autres que les résidus de cargaison, aucune redevance directe ne devra être imposée pour ces déchets, l'objectif étant de garantir un droit de dépôt sans autres frais supplémentaires au regard du volume de déchets déposés, sauf dans les cas où ce volume de déchets

¹⁰ Relevante du champ d'application de la directive 2002/59/CE

Article	Objet	Amendement
		<p>excèderait la capacité de stockage spécialisé maximum mentionnée dans le formulaire présenté en Annexe 2 de la directive 2019/XX de l'UE. Les déchets pêchés passivement doivent être couverts par ce régime, y compris le droit de dépôt ;</p> <p>(d) afin d'éviter que les coûts de collecte et de traitement des déchets pêchés passivement ne soient exclusivement supportés par les usagers des ports, les États membres doivent les couvrir, le cas échéant, avec les revenus générés par des systèmes de financement alternatifs, comme les plans de gestion des déchets et les fonds européens, nationaux ou régionaux disponibles ;</p> <p>(e) afin d'encourager le dépôt des résidus de lavage des citernes contenant des substances flottantes persistantes à haute viscosité, les États membres de l'UE peuvent proposer des incitations financières appropriées pour leur dépôt ;</p> <p>(f) la redevance indirecte ne doit pas inclure les déchets issus des systèmes d'épuration des gaz d'échappement, dont les coûts devront être couverts en fonction des types et quantités de déchets déposés.</p> <p>Le cas échéant, la partie des coûts non couverte par la redevance visée au point (b) sera couverte en fonction des types et des quantités de déchets effectivement déposés par le navire.</p> <p>Les redevances peuvent être différenciées comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la catégorie, le type et la taille du navire ; - la mise à disposition de services pour les navires en dehors des heures d'activité normales du port ; ou - la nature dangereuse des déchets. <p>Les redevances seront réduites en fonction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - du type de transport auquel se livre le navire, en particulier lorsqu'il s'agit d'échanges de commerce maritime à courte distance ; ou - de la conception, des équipements et de l'exploitation du navire, lorsqu'il ressort que le navire produit des quantités moindres de déchets et les gère d'une manière durable et respectueuse de l'environnement.
9	Exemptions	<p>Les États membres de l'UE peuvent décider d'exempter un navire faisant escale dans leurs ports de la notification préalable des déchets (art. 6), du dépôt obligatoire des déchets (art. 7) et du paiement de la redevance sur les déchets (art. 8) lorsque le navire répond à certaines exigences relatives à la fréquence et à la régularité de ses escales, à l'arrangement garantissant le dépôt des déchets et au paiement d'une redevance sur les déchets dans un port sur l'itinéraire du navire.</p>
10	Inspections	<p>Les États membres de l'UE doivent veiller à ce que tout navire puisse faire l'objet d'une inspection pour vérifier qu'il respecte les exigences de la directive 2019/XX de l'UE.</p>
12	Engagements concernant les inspections	<p>Les États membres de l'UE doivent procéder à des inspections sur au moins 15 % du nombre total de navires faisant escale dans leurs ports chaque année. Ce nombre total de navires faisant escale dans un État membre de l'UE correspond à la moyenne du nombre de navires enregistré dans le système d'information, de surveillance et d'exécution au cours des trois années précédentes.</p> <p>Les États membres de l'UE doivent se conformer à ce taux d'inspection en s'appuyant sur un mécanisme de ciblage de l'UE fondé sur l'analyse des risques pour sélectionner les navires à inspecter, facilité par les rapports et échanges d'informations électroniques des notifications préalables des déchets et des reçus de dépôt.</p>

Article	Objet	Amendement

3 PLANIFICATION ET MISE À DISPOSITION D'INSTALLATIONS DE RÉCEPTION PORTUAIRES

3.1 Introduction

42. Afin de garantir la mise à disposition d'infrastructures portuaires de gestion de déchets adéquates et rentables, que ce soit pour la collecte, le stockage et/ou le traitement des déchets d'exploitation des navires, il convient de prendre en considération plusieurs étapes de planification et d'évaluation des informations. Si la planification semble plus particulièrement logique et utile dans les grands ports et les ports industrialisés, elle n'en est pas moins importante dans les ports de taille plus modeste, les ports de pêche et les marinas.

43. Un certain nombre d'éléments clés doivent être étudiés :

- Planification de l'infrastructure portuaire de gestion des déchets ;
- Collecte des données et informations ;
- Évaluation des informations ; et
- Décisions relatives au type de PRF.

44. La collecte et le traitement des déchets d'exploitation des navires devant de préférence être intégrés dans une stratégie plus large et ambitieuse de gestion des déchets respectueuse de l'environnement et inscrite dans une économie circulaire et durable, il est essentiel d'évaluer également cet aspect de manière précise.

3.2 Planification des infrastructures portuaires de gestion des déchets, avec l'intégration des déchets d'exploitation des navires dans une stratégie plus large de gestion des déchets

3.2.1 Planification des infrastructures portuaires de gestion des déchets

45. La bonne planification d'une infrastructure rentable de gestion des déchets est essentielle pour répondre aux besoins des navires faisant escale dans les ports. Par ailleurs, cette infrastructure de gestion des déchets sera de préférence intégrée dans une stratégie visant à garantir une gestion des déchets respectueuse de l'environnement et inscrite dans une économie durable et circulaire.

46. Lors de la planification d'une infrastructure de gestion des déchets dans une zone portuaire de manière générale, ou d'une PRF pour les déchets d'exploitation des navires plus spécifiquement, il ne faut pas perdre de vue que les ports peuvent être très différents en raison du nombre de caractéristiques variables en jeu :

- emplacement géographique, y compris l'impact des Zones spéciales (dans lesquelles des critères de rejet en mer plus stricts sont appliqués) et/ou des phénomènes saisonniers (comme l'augmentation du tourisme) ;
- la taille du port ;
- les types de trafic (commercial, pêche, plaisance, marine de guerre, maintenance en mer, etc.) ;
- les types de cargaisons prises en charge dans le port ;
- le nombre de navires faisant escale dans le port ;
- la taille des navires faisant escale dans le port ;
- la structure et la gouvernance du port ;
- la présence de pôles industriels dans le port ;
- la capacité existante de collecte, stockage et traitement des déchets ; et
- la présence de zones fortement peuplées dans le port ou son voisinage immédiat.

47. Les éléments spécifiquement liés au navire et se répercutant sur le dépôt de déchets d'exploitation des navires doivent également être pris en compte. Comme l'indique l'étude de l'AESM sur la « gestion des déchets d'exploitation à bord des navires¹¹ », les navires peuvent faire le choix de traiter leurs déchets à bord et, sous réserve de respecter les critères applicables, rejeter légalement les effluents en mer. Voici quelques exemples types :

- le traitement des eaux de cale dans un système OWS et le rejet des huiles ainsi séparées dans une PRF et de l'eau en mer ;
- les eaux usées sont traitées de différentes manières et, si ce traitement est approprié, le rejet en mer est autorisé ;
- les déchets alimentaires peuvent être passés dans un broyeur ou un concasseur et ensuite être rejetés en mer ou collectés dans des bacs et déposés dans une PRF ; et
- les eaux de lavage contenant certains types de résidus de cargaison sont souvent rejetées en mer.

48. Il apparaît donc clairement que le besoin de PRF adéquates, y compris d'installations d'élimination des déchets en aval, est essentiellement dicté par les besoins des usagers mêmes. Et comme ces besoins diffèrent d'un port à l'autre, la mise à disposition de PRF adéquates et des options d'élimination des déchets exige un travail sérieux de planification et de conception.

49. Les ports ne peuvent pas offrir des PRF adéquates sans procéder à une évaluation précise des besoins des usagers. La préparation d'une procédure d'évaluation des déchets portuaires ou d'un plan de gestion est donc essentielle. Les navires sont les clients du port et répondre à leurs besoins lorsqu'ils y font escale relève du « service client ».

50. Il est généralement admis que la planification de la gestion portuaire des déchets a pour but d'identifier les éléments communs que tous les ports doivent intégrer dans la planification de leur infrastructure de gestion des déchets, quels que soient la taille et le type de port ou les types de déchets réceptionnés. Les éléments clés de la phase de planification sont :

- la collecte de données et d'informations ;
- l'évaluation de ces données ; et
- la prise de décisions concernant le type d'installations de réception portuaires.

51. Chacune de ces étapes est expliquée de manière plus détaillée dans les sections suivantes.

3.2.1.1 Collecte de données et d'informations

52. Une première étape essentielle dans la phase de planification des PRF est le recueil de données et d'informations fiables concernant la situation actuelle dans le port, complété par une synthèse du cadre réglementaire applicable. Un certain nombre de données et d'informations clés doivent ainsi être réunies :

- *Données/informations relatives au port :*
 - Caractéristiques géographiques ;
 - Trafic maritime ;
 - Terminaux et flux de cargaison ;
 - Pôles industriels dans le port ;
 - Prévisions concernant le trafic attendu à court et à moyen terme ;
 - Exigences de sécurité (par ex. terminaux de GNL) ;
- *Données/informations relatives aux navires :*
 - Nombre et types de navires faisant escale au port (vocation commerciale/non-commerciale, chimiquiers/pétroliers, passagers, pêche, plaisance, etc.) ;
 - Prévisions à court et moyen terme ;
 - Exigences de sécurité (par ex. GNL) ;

¹¹ *The management of ship-generated waste types on-board ships*, 2017, CE Delft & CHEW, EMSA/OP/02/2016

- *Données/informations relatives aux types et aux volumes de déchets d'exploitation des navires :*
 - Aperçu des types et volumes de déchets d'exploitation des navires et résidus actuellement réceptionnés ;
 - Estimations des types et volumes de déchets d'exploitation des navires et résidus qui devraient être déposés à court et à moyen terme, en tenant compte de la possible évolution du trafic ;
 - Flux de déchets dans le port générés par d'autres activités (activité industrielle à terre, manutention portuaire et prise en charge des cargaisons, etc.) ;

- *Données/informations relatives à la prise en charge des déchets :*
 - Solutions d'élimination, y compris le stockage temporaire et le (pré-)traitement des déchets d'exploitation des navires et résidus déjà disponibles dans la zone portuaire ou à proximité ;
 - Éventuel besoin de capacités et infrastructures supplémentaires de stockage, prétraitement et élimination des déchets ;

- *Cadre réglementaire applicable :*
 - Présentation des exigences légales applicables (au niveau national et local) concernant la gestion des déchets en général et les déchets d'exploitation des navires plus particulièrement ;
 - Présentation des éléments clés de la stratégie plus large de gestion des déchets.

53. Selon les Directives de 2017 pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL (résolution MEPC.295(71)), les opérateurs des navires, des ports et des terminaux doivent tenir compte des aspects suivants pour déterminer les quantités et les types d'ordures par navire :

- types d'ordures couramment produites ;
- type et conception du navire ;
- voies de navigation empruntées par les navires ;
- nombre de personnes à bord ;
- durée des voyages ;
- temps passé dans des zones où le rejet en mer est interdit ou soumis à restrictions ;
- et
- temps passé dans le port.

54. S'il peut y avoir des différences selon le type de fonctionnement des ports (privé/public), les données et informations relatives aux caractéristiques des ports sont le plus souvent disponibles auprès de l'autorité portuaire ou de l'administration gouvernementale compétente responsable des ports, de même que les données relatives aux types de navires, au trafic et aux flux de cargaisons.

55. Les données relatives aux types et quantités de déchets d'exploitation des navires peuvent également être disponibles auprès de l'autorité portuaire, même si toutes n'enregistrent pas ces informations.

56. Si le port applique un système de notification préalable des déchets, les informations sur les types et volumes de déchets que le navire prévoit de déposer dans les PRF doivent être à la disposition de la partie prenante recevant le formulaire de notification préalable du navire (dans bien des cas, il s'agit de l'agent chargé de transmettre les informations à la capitainerie du port). Dans certains ports, pour des raisons logistiques, les responsables des PRF peuvent exiger du navire qu'il notifie au préalable son intention d'utiliser les installations¹². Le fait d'avertir l'installation de réception à l'avance du type et de la quantité de déchets visés par MARPOL qui se trouvent à bord et de lui fournir ces mêmes renseignements quant à ceux qu'il est envisagé de transférer à terre facilitera considérablement la tâche de l'exploitant de l'installation pour recevoir les matériaux en occasionnant le moins de retard possible pour le navire dans son exploitation normale au port. Il est généralement

¹² Des informations complémentaires sur cette prescription sont données dans la section 4 des Directives visant à garantir l'adéquation des installations portuaires de réception des déchets (résolution MEPC.83(44)).

recommandé de fournir ces informations au minimum 24 h à l'avance, mais les règles spécifiques peuvent varier d'une installation à l'autre.

57. Si un navire fait régulièrement escale dans un port, un arrangement permanent avec la PRF peut être la meilleure solution. Si, dans les ports de l'UE, le format de notification fourni par la directive 2019/XX de l'UE est obligatoire, il est recommandé aux capitaines de navires en dehors de l'UE d'utiliser le Formulaire normalisé de notification préalable de l'OMI¹³. Les autorités, agents et exploitants des installations portuaires sont instamment priés d'adopter le modèle normalisé. Il est toutefois possible que certains exploitants exigent un formulaire différent.

58. Dans bien des cas également, les exploitants des PRF et responsables de la collecte des déchets sont une source fiable d'informations, non seulement concernant les volumes et les types de déchets qui sont déjà collectés¹⁴, mais aussi concernant l'infrastructure en place pour la collecte, le transport et l'élimination. En particulier lorsque le port applique un système avec reçus de dépôt des déchets, des données fiables sur les volumes déposés et les types de déchets d'exploitation des navires et résidus doivent être disponibles.

59. Si ces données et informations ne sont pas directement disponibles, le recours à des questionnaires peut être envisagé. Quoi qu'il en soit, une consultation étendue des parties prenantes est dans tous les cas vivement recommandée.

3.2.1.2 Évaluation des informations

60. L'évaluation doit d'abord chercher à identifier les défaillances des pratiques en place, et ensuite suggérer des améliorations. Elle doit également se pencher sur les possibles changements dans l'infrastructure (nouveaux terminaux par exemple), les opérations (une augmentation du trafic par exemple) et la gestion portuaires (comme l'introduction de nouveaux programmes financiers).

61. Voici certains des éléments clés à étudier lors de l'évaluation des informations :

Changement possible	Impact possible	Réponse possible
Nombre accru de navires faisant escale (trafic en augmentation)	Hausse du nombre de navires déposant des déchets	Capacité de collecte et d'élimination supplémentaire requise
D'autres types de navires faisant escale (nouveau trafic)	Dépôt de nouveaux types de déchets	Nouveaux types de réceptacles requis
Expansion du port : nouveaux terminaux opérationnels	Hausse du nombre de navires déposant des déchets, et dépôt d'autres types de résidus de cargaison et eaux de lavage	Types supplémentaires/spécifiques de réceptacles/moyens de collecte requis
Introduction de programmes de financement incitant le dépôt (par ex. systèmes de redevances)	Hausse du nombre de navires procédant au dépôt de (plus de) déchets	Capacité de collecte et d'élimination supplémentaire requise

62. D'autres questions doivent également être prises en compte :

- Les investissements prévus et coûts d'exploitation liés aux nouvelles installations de collecte et de traitement ;
- Les moyens de transport (par ex. camions, rail ou navires) qu'il faudra commander ou autoriser ;
- Les éventuels accords à conclure pour désigner les responsables du transport des déchets ;

¹³ Annexe 2 de la circulaire MEPC.1/Circ.834/Rev.1 de l'OMI.

¹⁴ Dans la majorité des cas, la PRF tient à jour un registre des flux de déchets entrant et sortant.

- Dans le cas d'une stratégie régionale, les accords internationaux à préparer (comme les implications des mouvements de déchets transfrontaliers).

3.2.1.3 Décisions concernant le type de PRF

63. À l'issue de l'évaluation des données et informations, il convient de décider si des types supplémentaires et/ou d'autres types de PRF sont nécessaires pour atteindre ou maintenir le niveau d'adéquation requis et si d'autres opérations de gestion des déchets (comme le stockage et le traitement) sont requises.

64. Il conviendra de décider, entre autres :

- Du type d'installations de réception portuaires requises, notamment de la capacité nécessaire pour la collecte des déchets d'exploitation des navires et résidus ;
- Qui apportera l'investissement et exploitera l'installation de réception, ainsi que l'infrastructure de traitement des déchets en aval.

65. Il faut également noter que la mise à disposition de PRF complémentaires et/ou d'une infrastructure de traitement des déchets devra, de préférence, s'inscrire dans et compléter une stratégie globale de gestion des déchets, tel qu'évoqué au point 3.1.2 du présent document.

66. La sélection du type d'installation de réception qui sera exploitée dans le port revêt une importance cruciale. Si les installations d'élimination des déchets d'exploitation des navires seront toujours situées à terre, les équipements de collecte peuvent être soit mobiles, soit basés à terre à un endroit stratégique. Il faut choisir entre différents types d'installations de réception portuaires mobiles ou fixes ; dans les grands ports, les deux options peuvent être retenues. Le choix de l'emplacement des installations fixes est tout particulièrement crucial. Dans ce cas, il faut organiser une évaluation pour la sélection du site.

67. Les PRF mobiles présentent généralement l'avantage d'un coût d'investissement inférieur aux installations fixes et peuvent être facilement et rapidement mises en service. Parmi les inconvénients possibles : l'interférence avec d'autres opérations, comme le chargement/déchargement des cargaisons et un accès interdit ou soumis à restriction sur certaines jetées, par exemple là où sont manipulés des hydrocarbures, gaz liquéfiés, substances liquides nocives ou marchandises dangereuses en colis.

68. Les installations fixes présentent quant à elles l'avantage de pouvoir collecter plus de types de déchets (car elles peuvent être conçues et équipées pour collecter tous les déchets d'exploitation des navires), d'avoir une capacité plus importante de collecte et de stockage et de pouvoir associer la collecte, y compris le stockage et le traitement, de différents types de déchets, également des installations à terre. L'un des inconvénients majeurs de ces installations est le coût d'investissement plus élevé et la contrainte de les installer à un endroit stratégique, facilement accessible aux navires.

69. Le chapitre 4 du présent document propose de plus amples informations sur les types de PRF.

3.2.2 Développement d'une stratégie intégrée de gestion des déchets d'exploitation des navires

70. Le déploiement d'une stratégie de gestion des déchets est un levier puissant pour établir un système cohérent de pratiques et d'installations de gestion des déchets intégrées. Une bonne stratégie de gestion des déchets permet de mettre en place un système efficace et performant, facilitant la transition vers une économie circulaire, et devrait donc faciliter l'instauration de règles, procédures et d'infrastructures ouvrant la voie à une gestion respectueuse de l'environnement des déchets dangereux et non-dangereux. Une telle stratégie décrit les buts et objectifs et met en lumière les défis pratiques, tels que la collecte, le transport et l'élimination, y compris le stockage.

71. Les principales parties prenantes, que sont les gouvernements et les autorités locales, les producteurs de déchets, les ramasseurs et les transporteurs, les négociants, les courtiers, les installations d'élimination des déchets et les organisations non-gouvernementales, ont toutes un rôle essentiel à jouer.

72. Il peut être utile, lors de la préparation d'une stratégie de gestion des déchets d'exploitation des navires déposés dans les ports, d'étudier les aspects suivants :

- *Mesures administratives, législatives et politiques :*
 - Choix du niveau optimal pour la mise en œuvre des différentes mesures législatives et administratives ;
 - Plans spécifiques pour l'octroi des licences et permis de collecte et d'élimination des déchets d'exploitation des navires et résidus ;
 - Application d'un système de redevances sur les déchets perçues sur les navires afin d'inciter au maximum le dépôt des déchets d'exploitation des navires et résidus dans les installations de réception portuaires, et de transférer à terre autant de déchets que possible pour éviter les rejets en mer ;
 - Incitation au dépôt de flux de déchets triés plutôt que mélangés, car la récupération des déchets triés est généralement nettement plus facile ;
 - Intégration de la gestion des déchets d'exploitation des navires dans une stratégie globale, facilitant l'économie circulaire ;
- *Technologies et installations requises :*
 - Mise à disposition d'installations de réception portuaires adéquates pour répondre aux besoins des usagers des ports et faciliter le dépôt des navires sans causer de retards indus ;
 - Introduction de technologies modernes à utiliser par le secteur de la gestion des déchets afin de minimiser l'impact de cette gestion sur l'environnement, d'éviter les émissions à terre, dans l'eau et dans l'atmosphère ;
- *Processus et mécanismes de coordination :*
 - Implication des parties prenantes à la fois du côté industriel et du côté des autorités compétentes, afin de faciliter la communication et l'échange d'informations et de bonnes pratiques ;
 - Coopération entre les ports ;
 - Déploiement d'un système moderne de gestion des données et informations, contrôlant le dépôt et la gestion des déchets d'exploitation des navires et résidus, par exemple des systèmes en ligne offrant un accès direct à l'ensemble des parties prenantes et autorités d'exécution.

73. Certains de ces éléments sont précisés ci-dessous :

3.2.2.1 Prévention et minimisation des déchets :

74. Véritables priorités, la prévention et la minimisation des déchets s'inscrivent au cœur de toute stratégie de gestion des déchets. La production inutile de déchets implique le transport de ces déchets et pèse sur les installations d'élimination ; elle doit donc être évitée. Il n'est bien sûr pas toujours possible d'inciter efficacement la prévention et la minimisation des déchets à bord des navires en appliquant les règles valables à terre. Certains ports ont donc mis en place des plans d'incitations volontaires (financières), comme la diminution des redevances portuaires ou le remboursement (partiel) des redevances sur les déchets pour les navires qui se sont dotés de technologies adéquates ou qui appliquent des plans de gestion pour réduire le volume de déchets générés à bord.

3.2.2.2 Prise en charge des déchets produits à bord et à terre :

75. L'un des principes de base de la préparation d'une stratégie de gestion des déchets applicable aux déchets d'exploitation des navires et résidus déposés dans les installations de réception d'un port ou d'un terminal est que ces déchets ne doivent pas être considérés séparément des déchets générés à terre : en effet, les systèmes prévus pour les déchets d'exploitation des navires dans un port ne sont pas isolés des autres opérations, services et infrastructures portuaires et s'inscrivent dans le flux global de déchets une fois qu'ils sont réceptionnés à terre. Comme à la fois les déchets d'exploitation des navires et les déchets générés à terre dans le port doivent être gérés d'une manière qui respecte l'environnement, il est évident qu'une stratégie adaptée de gestion des déchets doit cibler à la fois la gestion des déchets d'exploitation des navires et les déchets générés à terre, d'origine domestique ou industrielle.

76. Dans les ports de taille modeste en particulier, comme les ports locaux, les ports de pêche et les marinas, les volumes de déchets d'exploitation des navires déposés dans des PRF peuvent ne pas être suffisants pour permettre le déploiement d'une gestion des déchets rentable. Par contre, si l'on associe les déchets d'exploitation des navires à d'autres déchets comparables générés par des activités industrielles à terre et aux déchets municipaux, on peut arriver à des volumes suffisants pour non seulement alimenter une activité viable sur le plan économique, mais aussi pour faciliter une gestion respectueuse de l'environnement.

3.2.2.3 *Coopération entre les ports :*

77. Une coopération renforcée entre les ports peut également être une option intéressante et viable sur le plan économique. Dans ce cas, la stratégie prévoit la possibilité de réceptionner tous les déchets d'exploitation des navires dans l'ensemble des ports participants, mais avec leur transport ensuite dans des installations d'élimination communes. Ce type d'approche peut s'avérer plus rentable et efficace que la mise à disposition d'installations d'élimination dans chacun des ports participants.

78. Une telle stratégie de coopération entre les ports peut s'appliquer au niveau régional, entre des ports voisins, ou au niveau sous-national, avec les ports d'un même pays coopérant entre eux. Ces coopérations autour des opérations de réception et de traitement peuvent s'avérer utiles dans le cas de ports éloignés ou de regroupement de petits ports (par ex. situés sur plusieurs petites îles).

79. Il est à noter que l'OMI a déjà développé un cadre spécifique et des recommandations sur la question de l'adéquation des installations de réception portuaires au niveau régional et interportuaire :

- *Résolution MEPC.216(63) de 2012 : Arrangements régionaux sur les installations de réception portuaires en vertu des Annexes I, II, IV et V de MARPOL*
- *Résolution MEPC.217(63) de 2012 : Arrangements régionaux sur les installations de réception portuaires en vertu de l'Annexe VI de MARPOL (et certification des moteurs diesel marins équipés d'un dispositif de réduction catalytique sélective en vertu du Code technique sur les NOx de 2008) ;*
- *Résolution MEPC.221(63) de 2012 : Lignes directrices pour l'élaboration d'un plan régional de réception.*

3.2.2.4 *Économie circulaire :*

80. Autre aspect important : une approche intégrée de la gestion des déchets incorporant l'ensemble du cycle de vie des déchets, de la génération jusqu'à l'élimination, peut éviter bien des dépenses ultérieures (ce que l'on appelle l'approche « du berceau à la tombe »). Les déchets d'exploitation des navires comme les déchets générés à terre contenant des matières et matériaux de valeur, ils peuvent être recyclés comme ressources pour d'autres activités industrielles. L'élimination définitive de ces déchets constituerait une utilisation inefficace des ressources ; les possibilités de recyclage doivent être étudiées (la même approche « du berceau à la tombe »).

4 TYPES D'INSTALLATIONS DE RÉCEPTION PORTUAIRES

4.1 Présentation des types de PRF

81. Lors de la planification des installations de réception dans le cadre de chaque Annexe MARPOL, il est évident que les autorités du port et les exploitants de terminaux doivent prendre en considération les besoins des navires faisant escale dans leurs installations. Bien que chaque port doive identifier les besoins des navires de manière plus individuelle, de manière générale, ils devront presque tous être équipés d'installations de réception des ordures (Annexe V de MARPOL). D'autres ports (ports de soutage, ports à fort trafic, terminaux pétroliers et raffineries chargeant des hydrocarbures en vrac) devront également être équipés d'installations de réception pour les résidus d'hydrocarbures. Selon les caractéristiques de chaque port, certains devront également disposer de PRF pour des types spécifiques de déchets d'exploitation (par ex. les filets de pêche) et résidus (par ex. les eaux de lavage contenant des substances liquides nocives).

82. Si les installations d'élimination des déchets d'exploitation des navires sont situées à terre, les installations de collecte quant à elles peuvent être mobiles ou fixes à terre. Il convient donc de choisir entre les différents types d'installations de réception portuaires mobiles et fixes, même s'il est possible de retenir les deux options dans le cas des ports de grande importance. Dans le cas des installations fixes, le choix de l'emplacement est crucial. Il est alors impératif de réaliser une évaluation pour la sélection du site.

83. Selon les Directives visant à garantir l'adéquation des installations portuaires de réception des déchets de l'OMI (résolution MEPC.83(44)), des installations de réception des déchets doivent être disponibles dans tous les ports dans lesquels les navires ont besoin de déposer des déchets à terre. Ces installations doivent être facilement accessibles et équipées pour traiter les différents flux de déchets et les quantités déposés par les utilisateurs. Les installations de réception doivent être en mesure de traiter les divers déchets susceptibles d'être produits par les navires utilisant le port. Selon les cas, et le type de trafic, les PRF doivent être en mesure de traiter les déchets visés par une ou plusieurs des Annexes I, II, IV, V et/ou VI de MARPOL, même s'il est également possible de fournir des PRF pour des types de déchets spécifiques uniquement (par ex. les déchets liquides dangereux tels que les eaux de lavage contenant certains produits chimiques).

84. Les ports ont pour obligation de fournir des installations de réception adéquates permettant la prise en charge de chaque type de déchet déposé par les navires utilisant le port, qu'il s'agisse de résidus de cargaison ou des déchets générés dans le cadre de l'exploitation normale du navire. À l'issue d'un processus de consultation (tel qu'il est également décrit au point 5.5 du présent document), le port pourra plus facilement adapter les installations qu'il devra fournir afin de répondre aux conditions individuelles en fonction de son trafic habituel.

85. Pour divers flux de déchets, le cas échéant, les autorités du port peuvent préférer que les exploitants des navires ou leurs agents prennent leurs propres dispositions auprès des opérateurs de traitement des déchets. Cependant, l'autorité du port reste responsable et doit s'assurer que les installations de réception fournies sont adaptées aux quantités et types de déchets d'exploitation des navires et résidus réceptionnés. L'autorité du port peut ainsi exercer une supervision générale dans le cadre de son plan de gestion des déchets.

86. Certaines autorités imposent des exigences spécifiques concernant les déchets soumis à quarantaine (tels que les déchets alimentaires et de cuisson) pour les modes de transport internationaux. Par conséquent, des réceptacles distincts peuvent être nécessaires pour ce type de déchets d'exploitation des navires, qui doivent être clairement identifiés et sécurisés pour en bloquer l'accès aux oiseaux et autres animaux. L'emplacement des installations pour les déchets soumis à quarantaine ne doit présenter aucun risque sanitaire accru pour les personnes résidant à proximité du site, ni pendant leur transport, traitement et élimination définitive. En outre, les ports doivent s'assurer que les exigences nationales spécifiques aux déchets soumis à quarantaine sont correctement notifiées et communiquées aux propriétaires et exploitants de navires, ainsi qu'à leurs agents.

87. Il est à noter également que la norme internationale ISO 16304 relative à la « Disposition et gestion des installations portuaires de collecte des déchets »¹⁵ fournit des conseils quant à la sélection des types d'installations de réception portuaires.

4.2 Installations de réception portuaires mobiles

4.2.1 Installations de réception flottantes

88. Concernant la sélection d'installations de réception flottantes pour les déchets d'exploitation des navires, il est à noter que les barges (qu'elles soient remorquées ou autopropulsées) offrent plusieurs avantages. Les barges utilisées pour la collecte des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison liquides présentant généralement un faible tirant d'eau, il est rare que la profondeur d'eau pose problème. Dans certains cas, les barges peuvent également être utilisées pour la collecte simultanée des déchets d'exploitation des navires solides et liquides. Cependant, avec une collecte simultanée, il est possible que l'espace disponible à bord d'un chaland-citerne ne soit pas suffisant pour permettre une collecte sélective des déchets solides d'exploitation du navire (par ex. en utilisant plusieurs bennes sur le pont) si le navire souhaite déposer à terre des flux de déchets triés.

89. Un emplacement de mouillage suffisant en eaux calmes et des installations d'amarrage adaptées doivent également être prévus pour le dépôt des déchets et résidus recueillis. Les barges des installations de réception portuaires peuvent généralement utiliser des postes de mouillage construits à d'autres fins. Dans les ports dans lesquels les mouillages sont devenus obsolètes du fait de l'augmentation de la taille des navires, les anciens mouillages peuvent être convertis en quais d'amarrage pour les barges.

90. Avec des installations de réception flottantes, les déchets d'exploitation des navires sont déchargés directement du navire d'origine sur une barge de collecte. Pour la collecte des ordures, il convient d'utiliser des filets ou d'autres éléments couvrants afin d'éviter que les ordures ne tombent à l'eau. Pour la collecte de déchets contenant des hydrocarbures, un équipement de récupération des déversements approprié doit être disponible à bord.

91. Lorsque les déchets d'exploitation des navires et résidus de cargaison sont collectés par une barge ou un autre dispositif de collecte flottant (par ex. un ponton remorqué), les déchets doivent être déchargés à terre à un moment donné afin d'être transportés jusqu'à une installation de stockage et/ou d'élimination. Des dispositions doivent être prises pour le déchargement de la barge de collecte des déchets, soit dans le port où les déchets et résidus sont collectés, soit sur le site d'élimination (si ce dernier est directement accessible par la barge), ou encore dans un autre port si les déchets et résidus sont transportés par voie maritime jusqu'à un autre port.

¹⁵ La norme ISO 16304 est disponible sur le site Web ISO (www.iso.org).

92. Quelques exemples d'installations de réception flottantes :



Barge de collecte des résidus liquides contenant des hydrocarbures
(Crédits photographiques : MAC² Anvers, Belgique)



Barge de collecte des ordures
(Crédits photographiques : Martens Cleaning, Vlissingen, Pays-Bas)



Barge de collecte des ordures uniquement
(Crédits photographiques : Vlamo, Anvers, Belgique)



Barge de collecte sélective des ordures
(Crédits photographiques : Bek & Verburg, Rotterdam, Pays-Bas)

4.2.2 Véhicules, camions et bennes

93. L'utilisation de véhicules terrestres pour la réception des déchets d'exploitation des navires permet une grande flexibilité concernant l'emplacement de collecte des déchets, mais aussi parfois un temps d'attente de service plus court par rapport aux barges. Toutefois, si les véhicules présentent en grande partie les mêmes avantages que les PRF flottantes, certains aspects sont à prendre en considération : leur capacité de charge est généralement inférieure à celle des barges, et le terrain et le revêtement des voies de circulation du port peuvent ne pas toujours être adaptés à un transport rapide et sécurisé.

94. Pour les camions ou autres véhicules utilisés pour la collecte des déchets d'exploitation des navires solides (comme les ordures), le déchargement se fait directement depuis les navires. Par conséquent, le port doit proposer un accès facile aux navires, ce qui implique un système routier en bon état dans la zone du port et des terminaux. Une bonne logistique est nécessaire pour coordonner la collecte des déchets. Comme avec les barges de collecte, il convient de faire attention lors du déchargement à ce que les ordures ne soient pas emportées dans l'eau. Dans le cas d'une collecte sélective des flux de déchets, il peut également être nécessaire de commander plusieurs véhicules afin d'éviter tout mélange des résidus (par ex. des déchets solides dangereux avec des déchets non dangereux).

95. Il est également à noter que les réceptacles tels que les bennes et conteneurs peuvent facilement être transportés jusqu'à une zone de mouillage où les navires prévoient de déposer leurs déchets solides (par ex. les ordures). L'avantage dans ce cas de figure est que le camion peut transporter le réceptacle jusqu'au mouillage dans le port, le laisser à cet emplacement pour toute la durée pendant laquelle le navire a besoin de déposer des déchets, puis revenir ensuite pour collecter les réceptacles remplis. Toutefois, une bonne communication entre le navire et l'installation de réception est alors nécessaire afin de s'assurer que les réceptacles utilisés sont appropriés et d'une capacité suffisante (par ex. en cas de dépôt de déchets alimentaires) pour l'utilisation par le navire.

96. Quelques exemples de véhicules et bennes utilisés comme installations de réception :



Camion-citerne de collecte des déchets contenant des hydrocarbures
(Crédits photographiques : Kayak Maritime Services, Anvers, Belgique)



Réceptacles pour ordures provenant des navires
(Crédits photographiques : Veolia)

4.3 Installations de réception portuaires fixes

97. Une alternative à la collecte mobile des déchets d'exploitation des navires consiste à disposer d'une ou de plusieurs installations de réception des déchets fixes en un point central à terre ou de points de collecte fixes avec des conteneurs ou des bennes. Cela peut être une option appropriée pour les ports de petite taille, en particulier lorsque la collecte est organisée à un emplacement stratégique du port (par ex. une barrière assurant l'accès principal au port).

98. Un des avantages spécifiques d'une PRF fixe est que son exploitation peut être étendue et associée au (pré)traitement des déchets. Dans les grands ports, le principal inconvénient réside dans le fait que, pour déposer ses déchets et résidus, le navire peut avoir à changer de mouillage si la réception des déchets d'exploitation des navires se trouve à un emplacement fixe ailleurs dans le port. Le changement de mouillage est une opération particulièrement chronophage et onéreuse, qui peut entraîner des retards ou dissuader les navires d'utiliser les PRF. Si les PRF sont situées à un emplacement peu adapté, il en résulte des retards, des engorgements et un risque accru d'accidents et de collisions. Les sites les plus appropriés pour les réceptacles d'ordures fixes incluent donc les quais adjacents aux mouillages, les points d'accès aux docks, les stations de carburant et les rampes de mise à l'eau.

99. Selon l'importance du port, des réceptacles stationnaires peuvent être disposés soit à un emplacement central, soit sur plusieurs sites dans la zone portuaire. L'espace nécessaire dépend du nombre et du type de réceptacles à regrouper, ainsi que des types et volumes de déchets d'exploitation des navires à collecter sur un même site. Par exemple, certains pays appliquent des exigences strictes concernant la collecte et l'élimination des déchets alimentaires internationaux, généralement appelés déchets soumis à quarantaine. Dans ce cas, les prestataires de traitement des déchets doivent fournir des bacs distincts pour la collecte des déchets d'exploitation des navires concernés.

100. Dans les ports de plus petite taille, tels que les ports de pêche et marinas, des types d'installations de réception fixes limités peuvent être mis à disposition, lorsque :

- a) seules des quantités limitées de déchets d'exploitation des navires seront déposées dans ces ports ; et que
- b) même s'ils sont spécifiques (par ex. filets de pêche, équipements de pêche synthétiques, etc.), seuls des types limités de déchets d'exploitation des navires (principalement des déchets ménagers et des ordures) seront déposés.

101. Dans les marinas, il n'est pas toujours nécessaire de fournir des installations de réception de grande ampleur et sélectives. Dans ces ports, le principal type de déchets d'exploitation des navires

étant des ordures et des déchets ménagers, des réceptacles généraux, conçus pour la collecte des principaux déchets ménagers, seront suffisants. Cependant, selon la taille du port (par ex. accueillant de grands yachts motorisés) et du nombre et type de navires y faisant escale, il peut être utile d'équiper l'installation d'une station de pompage pour la collecte des eaux de cale (mélange d'eau et d'hydrocarbures, principalement constitué d'eau) et/ou déchets des toilettes chimiques.

102. Pour la réception des résidus contenant des hydrocarbures et autres déchets liquides d'exploitation des navires tels que les eaux usées, la construction de pipelines jusqu'à chaque mouillage est une option envisageable, en particulier si l'installation de réception est associée à une installation de nettoyage de soute, par ex. dans un terminal pétrolier.

103. Si les réceptacles sont regroupés sur un site désigné pour la collecte des déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison, ils peuvent être placés dans un complexe ou abri environnemental, qui est utilisé pour protéger physiquement et visuellement les conteneurs, pour en décourager l'utilisation par des utilisateurs extérieurs au port et pour éviter que les déchets d'exploitation des navires ne soient emportés par le vent.

104. Quelques exemples de PRF fixes :



Installation de réception et traitement fixe
(Crédits photographiques : MAC² Anvers, Belgique)



Réceptacles pour la collecte des déchets d'exploitation des navires à un emplacement désigné et couvert
(Crédits photographiques : Peter van den Dries)



Conteneurs pour ordures, positionnés stratégiquement à une entrée protégée du port
(Crédits photographiques : Peter van den Dries)



5 COLLECTE ET STOCKAGE DES DÉCHETS D'EXPLOITATION DES NAVIRES

105. Le respect des exigences MARPOL en matière de rejets par les navires, en particulier dans les Zones spéciales, dépend largement de la disponibilité de PRF appropriées. Par conséquent, la mise à disposition d'installations de réception adéquates dans les ports et terminaux pour la réception des déchets d'exploitation des navires et résidus de cargaison est essentielle. Les installations de traitement final, y compris les installations de recyclage et d'élimination, n'étant pas nécessairement situées dans la zone portuaire, une infrastructure de stockage doit également être déployée.

106. Les critères pour la conception et le développement de PRF adéquates pour les déchets d'exploitation des navires sont généralement basés sur la capacité de collecte requise (la quantité pouvant être déposée par un navire sans causer de retard indu) et la capacité d'élimination et de stockage en aval de ces flux de déchets (choix des options d'élimination). En ce qui concerne plus spécifiquement les exigences en matière de stockage temporaire afin de garantir une gestion des déchets respectueuse de l'environnement, les besoins de stockage sélectif de certains flux de déchets doivent également être pris en compte afin de faciliter l'élimination de tels déchets. Plus particulièrement lorsque certains déchets et résidus visés par l'Annexe V de MARPOL ont déjà été triés à bord du navire, l'installation de réception portuaire doit être en mesure de réceptionner et stocker les différents flux de déchets de manière séparée. Cela facilite l'élimination des déchets conformément à la hiérarchie de gestion des déchets. Des équipements et une capacité de stockage appropriés et désignés sont donc indispensables. De même, pour les déchets dangereux, des exigences générales relatives à une collecte et un stockage appropriés doivent être prises en compte, notamment :

- les réceptacles utilisés pour le stockage de déchets dangereux doivent être constitués d'un matériau compatible avec les déchets reçus (par ex. des conteneurs en polyéthylène sont plus appropriés que les fûts métalliques pour les déchets corrosifs) ;
- les conteneurs doivent être étanches ;
- pour certains déchets dangereux spécifiques, une deuxième enceinte peut être nécessaire ;
- les réceptacles doivent être correctement étiquetés ;
- les déchets dangereux incompatibles doivent être stockés séparément ; et
- les réceptacles pour déchets dangereux doivent être fermés et abrités des intempéries.

107. Les différentes options pour la collecte, le stockage et le transport des déchets d'exploitation des navires dépendant largement du type (et de la quantité) de déchets, les options de collecte et de stockage présentées dans cette section se basent sur les catégories appliquées dans les différentes Annexes MARPOL.

5.1 Options de collecte et de stockage pour les déchets visés par l'Annexe I de MARPOL

108. Les déchets liquides contenant des hydrocarbures produits à bord des navires sont généralement des mélanges d'eau, d'hydrocarbures et de sédiments. La composition exacte et la proportion de ces composants peut grandement varier selon l'endroit où le mélange contenant des hydrocarbures est produit à bord du navire, comme par exemple les eaux de cale polluées par les hydrocarbures, les résidus contenant des hydrocarbures (boues), les eaux de lavage des citernes polluées (résidus), les eaux de ballast polluées ou les dépôts et boues provenant du nettoyage des citernes.

109. Les résidus contenant des hydrocarbures consistent principalement en des hydrocarbures contaminés par de l'eau, tandis que les eaux de lavage des citernes polluées, les eaux de cale et les eaux de ballast polluées consistent principalement en de l'eau polluée avec une quantité limitée d'hydrocarbures. Aux fins de la collecte, les boues entrent généralement dans une autre catégorie du fait de leur teneur en solides plus importante, qu'elles ne peuvent pas être pompées facilement et qu'elles contiennent une quantité notable d'hydrocarbures (50-75 %).

110. Les déchets liquides contenant des hydrocarbures n'étant stockés que temporairement sur la barge, il n'est pas nécessairement conseillé d'utiliser des séparateurs eau/hydrocarbures à bord. Après une analyse chimique appropriée, la séparation des mélanges d'hydrocarbures et d'eau se fera préférentiellement dans des installations de traitement des déchets à terre. En outre, les barges ne disposent généralement pas d'un espace suffisant pour installer une unité de séparation. Par ailleurs,

dans de nombreux ports, le rejet des effluents d'une barge dans les eaux du dock peut être interdit par les réglementations locales visant à préserver la qualité de l'eau.

111. La collecte à terre peut se faire à l'aide de camions-citernes ou au niveau d'une installation de collecte fixe centralisée. Dans ce cas, des réservoirs de stockage avec dispositifs de pompage des résidus contenant des hydrocarbures seront nécessaires, dans lesquels les navires, barges de collecte ou véhicules de collecte (selon le système en place pour la collecte) peuvent décharger les résidus (collectés) contenant des hydrocarbures.

5.2 Options de collecte et de stockage pour les déchets visés par l'Annexe II de MARPOL

112. Selon les catégories de l'Annexe II de MARPOL, les substances liquides nocives des sous-catégories X, Y, Z ou « autre » impliquent un nettoyage des citernes. Certains résidus de cargaison et eaux de lavage des cargaisons contenant des substances dont le rejet en mer est interdit, ils doivent être déposés dans une PRF adaptée à la collecte et au stockage temporaire de quantités importantes d'eaux de lavage.

113. Les cuves des cargaisons de produits chimiques sont généralement nettoyées à l'aide d'eau chaude ou froide à laquelle des additifs de nettoyage peuvent être ajoutés. Certains liquides nocifs ne peuvent pas être nettoyés en utilisant uniquement de l'eau et des agents nettoyants spécifiques sont alors nécessaires pour un nettoyage approprié de la cuve. Le principal problème qui se pose concernant les PRF recueillant des résidus visés par l'Annexe II de MARPOL est que les résidus de cargaison dans les eaux de lavage peuvent contenir une grande variété de substances liquides nocives, chacune ayant ses propres caractéristiques chimiques et sa propre toxicité. Par conséquent, les installations de stockage temporaire doivent également être en mesure de gérer une grande variété de résidus.

114. Les eaux de lavage visées par l'Annexe II de MARPOL contenant des résidus catégorisés comme des substances liquides nocives résultent généralement des activités obligatoires de prélavage et de lavage des cuves commerciales. Il est par conséquent possible d'associer les installations de nettoyage des cuves et les PRF. Les volumes d'eaux de lavage étant bien souvent conséquents, la collecte nécessite des dispositifs de pompage efficaces et des citernes de stockage de taille relativement importante. Il est possible d'avoir recours à des barges et des camions certifiés pour le transport de marchandises dangereuses, mais aussi à des PRF fixes combinant la collecte des eaux de lavage contenant des substances liquides nocives à l'activité de nettoyage en elle-même.

115. Toutefois, il est courant que les chimiquiers lavent leurs propres cuves et donc que les navires faisant escale dans un port arrivent avec de grandes quantités d'eau de lavage à bord qu'ils veulent transférer dans une installation de réception. Des dispositifs de pompage et des citernes de stockage peuvent donc être nécessaires à un emplacement central du port. La quantité de déchets de ce type pouvant être importante et les résidus contenus très variés, il est conseillé de consulter les compagnies de gestion des cargaisons concernées pour avoir une idée fiable des quantités et types d'eaux de lavage attendus.

116. Ces eaux de lavage contenant des substances liquides nocives étant généralement considérées comme des déchets dangereux selon les catégories de déchets à terre, leur traitement requiert des mesures de sécurité strictes. L'aspect le plus important concernant la sécurité pour la réception de déchets visés par l'Annexe II de MARPOL est de veiller à ne pas les mélanger sous peine de créer des situations à risque pour l'environnement et la santé humaine.

5.3 Options de collecte et de stockage pour les déchets visés par l'Annexe IV de MARPOL

117. Les eaux usées des navires sont composées de ce qu'on appelle les « eaux noires » (eaux usées des toilettes et urinoirs) et les eaux grises (produites par les lessives, la vaisselle et les douches par exemple). Dans la plupart des cas, les eaux noires et grises sont mélangées. Dans certains cas, les eaux usées peuvent également inclure des mélanges contenant des hydrocarbures et d'autres substances. Il est à noter que les résidus des systèmes de traitement des eaux usées à bord des navires, tels que les boues d'eaux usées et les biorésidus sont également visés par l'Annexe IV de MARPOL.

118. Dans le cadre de la collecte des eaux usées, les volumes importants pouvant être déposés dans les PRF doivent être pris en compte. Les camions ayant une capacité limitée, leur utilisation peut entraîner des retards inutiles pour le navire souhaitant procéder au dépôt.

119. Il est possible d'organiser la réception des eaux usées en utilisant des cuves de stockage temporaires ou en pompant directement les eaux usées vers le système municipal de traitement des eaux usées ou une installation de traitement des eaux usées. La règle 10 de l'Annexe IV de MARPOL fournit des dimensions standard pour les brides de raccordement de dépôt des eaux usées afin de permettre le raccordement des tuyaux des installations de réception portuaires aux tuyaux de décharge des navires.

120. Dans les ports de croisière/passagers, il peut être intéressant de pouvoir pomper directement les eaux usées des navires vers le système municipal de traitement des eaux usées. Notamment lorsque les navires font toujours escale au même terminal (comme les terminaux de passagers ou de croisière), le coût de construction du réseau de tuyauteries peut alors se révéler raisonnable.

5.4 Options de collecte et de stockage pour les déchets visés par l'Annexe V de MARPOL

121. Dans le cadre de l'instauration d'un système de gestion des déchets d'exploitation des navires respectueux de l'environnement, il est non seulement nécessaire de fournir des PRF adéquates pour répondre aux besoins des navires, mais il est également primordial que le recyclage et l'élimination définitive soient aussi facilités pendant les phases de collecte et de stockage. Par conséquent, l'équipement utilisé pour le stockage des ordures produites par les navires doit être adapté pour un stockage sélectif des principaux types de déchets déposés.

122. Selon les Directives pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL (résolution MEPC.295(71)) de l'OMI de 2017, il est recommandé de séparer les types d'ordures suivants à bord des navires :

- plastiques non-recyclables et plastiques mélangés à des ordures autres que du plastique ;
- chiffons ;
- matériaux recyclables :
 - huiles de cuisson ;
 - verre ;
 - boîtes en aluminium ;
 - papier, carton, carton ondulé ;
 - bois ;
 - métaux ;
 - matières plastiques (y compris le polystyrène et autres matières plastiques similaires) ;
- déchets électroniques produits à bord (par ex. cartes électroniques, gadgets, instruments, équipements, ordinateurs, cartouches d'imprimante, etc.) ; et
- ordures pouvant présenter un danger pour le navire ou l'équipage (par ex. chiffons imbibés d'hydrocarbures, ampoules, acides, produits chimiques, batteries, etc.).

123. Les équipements de traitement des ordures produites à bord des navires dans les ports doivent donc permettre la collecte, le stockage temporaire et le transport des différents types d'ordures triés déposés par le navire. Il est possible d'utiliser une grande variété de conteneurs et bacs pour la collecte des ordures des navires, mais les réceptacles employés doivent avant tout être sécurisés, fonctionnels et faciles à utiliser.

124. Lors de l'évaluation des différentes options de réceptacles pour la collecte et le stockage des déchets visés par l'Annexe V de MARPOL, les éléments suivants doivent être pris en considération :

- a) la capacité des réceptacles doit toujours répondre à la demande des utilisateurs, non seulement en termes de taille et de capacité individuelles, mais aussi en ce qui concerne le nombre de réceptacles requis ;
- b) les types de navires ont un impact sur la capacité requise, par ex. :
 - a. les navires de croisière produisent plus d'ordures que les navires commerciaux ;
 - b. des capacités de collecte et de stockage spécifiques (pour les filets de pêche) sont nécessaires pour les navires de pêche ;

- c. dans les marinas, les fluctuations saisonnières peuvent avoir un impact sur les dépôts d'ordures ;
- c) lors de la sélection des différents types d'ordures à collecter et stocker séparément, il convient de prendre en considération l'intérêt et la valeur ajoutée du recyclage des déchets en matières premières brutes ;
 - d) si des normes plus strictes sont applicables pour certains types de déchets (par ex. les déchets alimentaires ou médicaux), les installations de réception devront alors répondre à des normes spécifiques (par ex. des conteneurs scellés ou antifuite). Notamment dans le cas des déchets médicaux, des conteneurs spécifiques doivent être utilisés afin de garantir un traitement hygiénique et sûr ;
 - e) des réceptacles spécifiques doivent être utilisés pour les déchets dangereux, en s'assurant que les matériaux des réceptacles sont compatibles avec les déchets, qu'ils sont parfaitement étanches, etc. ;
 - f) les réceptacles doivent être composés de matériaux durables et équipés de couvercles afin de contrôler les nuisibles, d'éviter que les détritiques ne se répandent sur les quais et de prévenir les odeurs incommodantes ;
 - g) afin de réduire les volumes d'ordures à transporter, il est possible d'utiliser des compacteurs ou des équipements de pressage, permettant ainsi une réduction des coûts. L'utilisation de compacteurs ne doit toutefois pas porter atteinte aux possibilités de réemploi ou de recyclage.

125. Les déchets dangereux ne doivent en aucun cas être mélangés à des déchets non dangereux et doivent être gérés conformément aux procédures et exigences appropriées (par ex. signature conservée dans les registres). Un autre aspect à prendre en compte pour la sélection du type de réceptacle est sa compatibilité, en termes de poids à vide, de charge maximale et de dimensions, avec les moyens de transport disponibles et les autres équipements de manutention tels que les chariots élévateurs et grues.

5.5 Options de collecte et de stockage pour les déchets visés par l'Annexe VI de MARPOL

126. L'Annexe VI de MARPOL traite de l'impact de la pollution de l'air par les navires. En ce qui concerne les PRF, il existe deux types de déchets et résidus applicables visés par l'Annexe VI de MARPOL, à savoir les substances appauvrissant la couche d'ozone (SAO) que renferment certains équipements, comme les systèmes de réfrigération, de climatisation et de lutte contre les incendies, et les résidus des systèmes utilisés pour l'épuration des gaz d'échappement.

127. Bien que l'Annexe VI de MARPOL soit entrée en vigueur en 2005, y compris l'obligation de fournir des installations de réception dans les ports pour les substances qui appauvrissent la couche d'ozone (et les équipements qui les contiennent) et les résidus des dispositifs d'épuration des gaz d'échappement, très peu d'informations sont disponibles à l'heure actuelle sur les quantités et les caractéristiques attendues des résidus visés par l'Annexe VI de MARPOL, ainsi que sur les pratiques en matière de collecte.

128. Les déchets et résidus produits diffèrent selon le type d'épurateur utilisé :

- a) les épurateurs en boucle ouverte utilisent l'eau de mer pour épurer les émissions d'échappement des navires. L'eau de l'épurateur contenant du soufre, de la suie et divers métaux est rejetée en mer. Il n'y a donc en principe aucun dépôt dans une PRF avec ce système ;
- b) les épurateurs en boucle fermée utilisent de l'eau fraîche stockée à bord et un agent d'épuration de l'échappement. Intervient ensuite une étape supplémentaire de traitement du premier flux d'eau de l'épurateur. Une boue contenant de la suie et des métaux est produite, qui devra être déposée dans une PRF étant donné que l'incinération des boues d'épurateur n'est pas autorisée à bord des navires. Une eau jaunâtre contenant du soufre est tout de même rejetée en mer ;
- c) il existe également des épurateurs dits hybrides, pouvant être utilisés en boucle ouverte ou fermée. Les résidus produits sont similaires à ceux des épurateurs en boucle ouverte et fermée, selon le mode d'utilisation du système ;
- d) les épurateurs secs produisent un résidu semblable à du gypse. Ces types d'épurateurs ne sont que très peu utilisés à l'heure actuelle et peu d'informations sont disponibles sur les résidus produits.

129. Peu d'informations sont actuellement disponibles concernant les volumes de déchets produits par les différents types d'épurateurs. Certains fabricants indiquent cependant que les quantités de boue produite sont d'environ 0,1 à 0,4 kg/MWh, tandis que d'autres font état d'une production de boue de l'ordre de 0,2 kg/MWh pour un épurateur à eau de mer.

130. Il est à noter que le stockage des équipements contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone provenant des navires est très semblable aux pratiques de stockage à terre. Ces types de déchets étant considérés comme des déchets dangereux, leur stockage doit être conforme aux exigences applicables. Les réceptacles doivent être étanches et abrités afin d'éviter toute contamination de l'eau et/ou des sols par des fuites.

131. Les équipements à bord à mettre au rebut contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, tels que les réfrigérateurs hors d'usage et extincteurs périmés, peuvent être collectés et stockés de différentes manières. Pour le stockage temporaire, la solution la plus appropriée consiste à stocker ces déchets sous abri, sur un sol imperméable. De plus, la période de stockage doit être la plus courte possible, en particulier lorsque l'équipement est cassé et qu'il existe un risque important de fuite de substances qui appauvrissent la couche d'ozone dans l'atmosphère. Si le stockage temporaire peut se faire dans l'enceinte du port, ce n'est généralement pas le cas du traitement. Cela dépend du port et de son degré d'industrialisation. L'élimination de ces équipements se fait dans des usines de traitement hautement spécialisées, par du personnel formé.

5.6 Options de collecte et de stockage pour les déchets pêchés passivement

132. Au cours de leurs opérations de pêche, les pêcheurs sont souvent confrontés à des déchets collectés dans leurs filets (déchets pêchés passivement). Certaines ONG ont développé un programme appelé *Fishing For Litter* (Pêche aux détritiques). Le principe de base est assez simple : plutôt que de rejeter les déchets en mer, les pêcheurs sont encouragés à les collecter à bord et à les déposer gratuitement dans une PRF lors de leur retour au port. Ils participent ainsi à réduire les quantités de déchets marins dans nos mers en les éliminant physiquement. Ce programme met également en avant l'importance d'une bonne gestion des déchets parmi les flottes de pêche.

133. Les mesures *Fishing For Litter* ont été incluses dans plusieurs Plans d'actions régionaux (PAR) sur les déchets marins, par exemple le PAR adopté par la Convention de Barcelone (PNUE/PAM) pour la mer Méditerranée, par la Commission OSPAR pour l'Atlantique du Nord-Est et la Commission d'Helsinki (HELCOM) pour la mer Baltique. Il est à noter que, dans le cadre du Plan d'action régional sur la gestion des déchets marins en Méditerranée, des Lignes directrices « Pêche aux déchets » ont été adoptées (décision IG.22/10).

134. En outre, la directive 2019/XX de l'UE inclut désormais des exigences relatives à la gestion des déchets pêchés passivement :

- Les « déchets pêchés passivement » ont été intégrés dans la définition des « déchets des navires » ;
- Les États membres de l'UE ayant pour obligation de fournir des PRF adéquates capables d'assurer un service de réception des « déchets des navires », cela inclut également la fourniture de PRF pour les déchets pêchés passivement ;
- Pour les ordures, la directive 2019/XX de l'UE inclut, après paiement de la redevance sur les déchets, un droit de dépôt sans autres frais supplémentaires au regard du volume de déchets déposé¹⁶. Ce qui est aussi applicable pour les déchets pêchés passivement. Cependant, afin d'éviter que les coûts de collecte et de traitement des déchets pêchés passivement ne soient exclusivement supportés par les usagers des ports, les États membres de l'UE doivent les couvrir, le cas échéant, avec les revenus générés par des systèmes de financement alternatifs, comme les plans de gestion des déchets et les fonds européens, nationaux ou régionaux disponibles.

¹⁶ Sauf dans les cas où le volume de déchets déposé excède la capacité de stockage spécialisé maximum du navire

135. Plusieurs pays ont déjà mis en œuvre cette mesure et élaboré des plans pour la réception des déchets pêchés passivement. En Méditerranée, les pêcheurs sont impliqués dans le nettoyage de la mer. L'initiative *Fishing For Litter* déployée dans les pays bordant l'Adriatique en est un bon exemple. Entre 2014 et 2016, 124 navires de pêche de 15 ports entre l'Italie, la Slovénie, la Croatie, le Monténégro et la Grèce ont permis de récupérer 122 tonnes de déchets, principalement du plastique, dans la mer (ce projet était lié à la mise en œuvre de projets-pilotes *Fishing for Litter* du projet européen DeFishGear¹⁷).

136. En coopération avec les parties prenantes régionales et/ou nationales, les navires participants se voient remettre des sacs résistants pour collecter les débris marins pris dans leurs filets au cours de leurs opérations normales de pêche. Les sacs ainsi remplis sont déposés sur les quais dans les ports participants, où ils sont ensuite transférés par le personnel du port vers des bennes ou poubelles dédiées afin d'être éliminés. Les déchets d'exploitation ou d'office produits à bord, qui relèvent de la responsabilité du navire, restent pris en charge via les systèmes de gestion des déchets établis des ports.



Grand sac utilisé pour la collecte à bord des déchets pêchés passivement au Royaume-Uni
(Crédit photographique : KIMO)



Grand sac utilisé pour la collecte à bord des déchets pêchés passivement aux Pays-Bas
(Crédit photographique : KIMO)

137. Des installations de réception sont fournies dans les ports où les pêcheurs peuvent déposer les déchets pêchés passivement. Les déchets pêchés passivement étant généralement très similaires aux ordures d'exploitation des navires, la PRF utilisée pour ce type de déchets est également très similaire.



Collecte des déchets pêchés passivement dans un port
(Crédit photographique : KIMO)



Conteneur de réception des déchets pêchés passivement
(Crédit photographique : KIMO)

138. Il est à noter que, pour éviter que les coûts liés à la fourniture d'une PRF (y compris le traitement des déchets pêchés passivement) ne soient entièrement imputés aux pêcheurs, ce qui ne les encouragerait pas à participer à de telles initiatives, plusieurs gouvernements appliquent des systèmes de financement ou des fonds alternatifs, y compris à travers des fonds nationaux et/ou

¹⁷ « Fishing for Litter in the Adriatic-Ionian macroregion (Mediterranean Sea): Strengths, weaknesses, opportunities and threats », Ronchi et al, 2018

internationaux. Ainsi, ce sont généralement les organes de coordination nationaux en charge des initiatives *Fishing For Litter* qui fournissent gratuitement les sacs aux pêcheurs et prennent en charge tous les coûts de collecte et de traitement des déchets pêchés passivement.

6 ADÉQUATION DES DIFFÉRENTS TYPES DE PRF

6.1 La question de « l'adéquation »

139. Les Annexes I, II, IV, V et VI de MARPOL, tout comme la directive 2019/XX de l'UE sur les installations de réception portuaires, imposent la fourniture de PRF adéquates, devant répondre aux besoins des navires utilisant habituellement le port sans leur causer de retards anormaux. Lors de la mise en œuvre de cette exigence, certains gouvernements choisissent de transférer la responsabilité de la fourniture de PRF adéquates aux autorités locales, telles que les municipalités ou les autorités portuaires, ou à des parties prenantes privées (par ex. opérateurs de terminaux). En outre, l'interprétation du terme « adéquation » est laissée à l'appréciation de l'État du port et des utilisateurs du port (à savoir les navires faisant escale dans les ports).

140. L'autorité compétente, qui peut dépendre d'un service maritime, portuaire ou en charge de l'environnement, étant tenue de s'assurer que les exigences concernant l'« adéquation » sont appliquées, il est essentiel que cette notion d'« adéquation » soit clairement définie, à la fois pour l'autorité chargée de l'application et pour les parties prenantes devant fournir les PRF. La détermination de l'adéquation se révèle cependant assez difficile.

6.1.1 Directives relatives à l'« adéquation » selon l'OMI :

141. Afin d'orienter sur l'interprétation du concept d'adéquation, l'OMI a adopté plusieurs directives :

- a) dans les Directives visant à garantir l'adéquation des installations portuaires de réception des déchets (résolution MEPC.83(44)), le terme « adéquat » est défini comme suit : « *Afin d'être en adéquation, le port doit prendre en considération les besoins opérationnels des utilisateurs et fournir des installations de réception pour les types et les quantités de déchets des navires utilisant habituellement le port* ».
- b) De plus, les « installations adéquates » sont décrites comme des installations qui :
 - sont utilisées par les gens de mer ;
 - répondent pleinement aux besoins des navires qui les utilisent régulièrement ;
 - ne dissuadent pas les gens de mer de les utiliser ; et
 - contribuent à l'amélioration du milieu marin.
- c) Les PRF doivent également « répondre aux besoins des navires utilisant habituellement le port » et « permettre que l'évacuation définitive des déchets d'exploitation et résidus des navires soit effectuée de façon adaptée à l'environnement ».
- d) selon les Directives de 2017 pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL (résolution MEPC.295(71)), la méthodologie pour déterminer l'adéquation d'une installation de réception portuaire doit se baser sur le nombre et les types de navires faisant escale au port, les exigences en termes de gestion des déchets de chaque type de navire, ainsi que sur l'importance et l'emplacement du port. L'accent est aussi mis sur le calcul des quantités d'ordures, y compris les matériaux recyclables, qui ne sont pas évacuées en mer conformément aux règles de l'Annexe V de MARPOL. En raison de différences dans les procédures de réception et les traitements supplémentaires d'un port à l'autre, la PRF peut exiger de séparer à bord :
 - les déchets alimentaires (par ex. produits et sous-produits d'origine animale en raison du risque de maladies d'origine animale) ;
 - les huiles de cuisson (produits et sous-produits d'origine animale à cause du risque de maladies d'origine animale) ;
 - les plastiques ;
 - les déchets domestiques, les déchets d'exploitation et les matériaux recyclables ou réutilisables ;
 - les éléments particuliers tels que les déchets médicaux, les dispositifs pyrotechniques périmés et les résidus de fumigation ;
 - les déchets d'origine animale, y compris les litières usagées dans le cadre du transport d'animaux vivants (du fait du risque infectieux), mais à l'exclusion du drainage des espaces contenant des animaux vivants ;

- les résidus de cargaison ; et
- les déchets électroniques, par ex. cartes électroniques, gadgets, équipements, ordinateurs, cartouches d'imprimante, etc.

142. Lorsqu'ils évaluent les quantités et types de déchets d'exploitation attendus par navire, les exploitants des navires, des ports et des terminaux devraient prendre en considération les éléments suivants :

- les types d'ordures normalement produits ;
- le type et la conception du navire ;
- le type de carburant principalement utilisé par le navire (en effet, les carburants plus propres tels que le diesel/l'essence produisent moins de boues) ;
- la vitesse du navire (car la consommation de carburant peut donner une indication sur la production de boues) ;
- l'itinéraire du navire ;
- le nombre de personnes présentes à bord (équipage et passagers) ;
- la durée du voyage ;
- le temps passé dans des zones où le rejet en mer est interdit ou restreint ; et
- le temps passé au port.

143. Au minimum, les installations de réception dans les ports et terminaux de déchargement, chargement et de réparation doivent être en mesure de réceptionner les résidus et mélanges habituellement gérés au sein du port et que les navires prévoient de déposer dans les installations de réception portuaires. Tous les ports, y compris les marinas et ports de pêche, quelle que soit leur taille, doivent fournir des installations adéquates pour la réception des ordures et résidus d'hydrocarbures des moteurs, etc. Les ports de plus grande importance, dans lesquels un nombre plus important et varié de navires font escale, devront fournir une capacité de réception plus importante (par ex. pour les résidus de cargaison, les eaux de cale, les déchets soumis à quarantaine, etc.).

144. La capacité de réception doit, à minima, être appropriée en termes de temps et de disponibilité pour répondre aux besoins continus des navires utilisant normalement le port. Les arrangements nécessaires pour permettre le dépôt des résidus, des mélanges et de tous les types de déchets d'exploitation des navires sans causer de retard indu aux navires, comme la notification préalable des types et quantités de déchets et résidus devant être déposés, les tuyaux ou équipements nécessaires pour le dépôt, etc., doivent être pris en temps opportun entre le navire et l'installation de réception portuaire.

145. Lors de l'évaluation de l'adéquation des installations de réception, les autorités compétentes (du port) doivent également prendre en compte les défis technologiques liés à la gestion et au dépôt des déchets d'exploitation des navires. Pour ce faire, il est recommandé de tenir compte des normes internationales applicables qui permettent de s'assurer que la gestion des déchets d'exploitation des navires et des résidus se fait dans le respect de l'environnement.

146. Pour la sélection du type de réception le plus approprié pour un port donné, il convient de prendre en considération les différentes alternatives disponibles : les installations mobiles, telles que les camions, peuvent permettre une collecte économique des déchets d'exploitation des navires ; ou les installations flottantes, telles que les barges, peuvent être vues comme plus efficaces, notamment lorsque les voies d'accès ne sont pas praticables.

147. Il est également à noter que, du fait des processus de traitement supplémentaires, et plus particulièrement lorsque des principes de gestion respectueuse de l'environnement sont appliqués, les installations de réception portuaires peuvent participer à la promotion ou inciter (financièrement) la séparation à bord des déchets suivants :

- plastiques non-recyclables et plastiques mélangés à des ordures autres que du plastique ;
- chiffons ;
- déchets recyclables :
 - huiles de cuisson ;
 - verre ;
 - boîtes en aluminium ;

- papier, carton, carton ondulé ;
 - bois ;
 - métaux ;
 - matières plastiques (y compris le polystyrène et autres matières plastiques similaires) ;
- déchets électroniques, tels que des cartes électroniques, équipements, ordinateurs, cartouches d'imprimante, etc. ;
 - ordures pouvant présenter un danger pour le navire ou l'équipage (par ex. chiffons imbibés d'hydrocarbures, ampoules, acides, produits chimiques, batteries, etc.).

148. Des retards indus peuvent être causés lorsque le temps passé au port pour le dépôt des résidus, mélanges ou déchets dépasse le temps de rotation normal du navire dans ce port, sauf si le retard est imputable au navire, à son capitaine, son propriétaire ou ses représentants autorisés, aux exigences de sécurité spécifiques applicables ou aux procédures normales du port. Pour assurer une flexibilité maximale au navire pour le dépôt des déchets tout en évitant tout retard indu, il est possible d'envisager une disponibilité des installations de réception 24 h/24 et 7 jours/7 dans les ports de grande importance.

6.1.2 Directives relatives à l'« adéquation » selon l'UE :

149. Dans l'article 4 de la directive 2019/XX de l'UE, il est indiqué que des PRF adéquates « sont disponibles pour répondre aux besoins des navires utilisant habituellement le port sans causer de retards anormaux à ces navires ». Par ailleurs, ce même article exige que :

- les installations de réception aient une capacité permettant de recueillir les types et les quantités de déchets des navires utilisant habituellement le port, compte tenu :
 - des besoins opérationnels des utilisateurs dudit port ;
 - de la taille et de la position géographique de ce port ;
 - du type de navires qui y font escale ; et
 - des exemptions prévues à l'article 9.
- les formalités liées à l'utilisation des installations de réception portuaires soient simples et rapides pour éviter de causer des retards anormaux aux navires ;
- les redevances d'utilisation de ces installations ne dissuadent pas les navires d'utiliser les PRF ; et
- les installations de réception portuaires permettent de gérer les déchets des navires de manière respectueuse de l'environnement¹⁸.

150. L'adéquation se rapporte aux conditions opérationnelles d'une part, c.-à-d. la réponse aux besoins des navires utilisant habituellement les ports et l'absence d'obstacle à l'utilisation des installations de réception portuaires par les navires, et à la gestion environnementale des installations de réception portuaires d'autre part.

151. En ce qui concerne les conditions opérationnelles, la Commission européenne rappelle que le fait de fournir des installations de réception portuaires n'implique pas pour autant que celles-ci soient adéquates. Un mauvais emplacement, des procédures complexes, une disponibilité limitée et des coûts déraisonnables pour le service rendu peuvent dissuader l'utilisation des installations de réception. Pour qu'une installation de réception portuaire soit considérée adéquate, elle doit être disponible pendant l'escale du navire au port, être placée à un endroit pratique et facile à utiliser, prendre en charge tous les types de flux de déchets habituellement déposés au port et ne pas imposer un prix d'utilisation dissuasif pour les utilisateurs. Parallèlement, la Commission européenne souligne que l'importance et l'emplacement géographique du port peuvent limiter les capacités techniques et raisonnables en termes de réception et de traitement des déchets.

152. Les installations de réception portuaires doivent permettre une élimination définitive des déchets d'exploitation des navires d'une manière écologiquement appropriée. Selon la Directive 2019/XX de l'UE, les États membres de l'UE doivent assurer une collecte séparée facilitant la réutilisation et le recyclage des déchets des navires dans les ports. Pour faciliter l'opération, la PRF peut collecter séparément les fractions de déchets conformément aux catégories de déchets définies

¹⁸ Conformément à la directive 2008/98/CE et aux autres réglementations de l'UE et nationales relatives aux déchets

dans MARPOL, en tenant compte des lignes directrices correspondantes. À cet égard, il convient de mentionner que, bien que cela ne soit pas exigé par MARPOL, de plus en plus d'exploitants de navires séparent leurs déchets à bord : la collecte ultérieure séparée de ces déchets par la PRF est non seulement un service approprié rendu au navire, mais surtout facilite grandement les opérations de réutilisation et de recyclage.

153. Le développement, la mise en œuvre et la réévaluation du plan de réception et de traitement des déchets du port, basés sur une consultation de l'ensemble des parties concernées, sont essentiels pour garantir l'adéquation des PRF. Pour des raisons pratiques et organisationnelles, ce plan peut être développé conjointement avec les ports voisins situés dans la même région, avec une participation appropriée de chaque port et à condition que les besoins en PRF et leur mise à disposition dans chaque port soient précisés.

6.2 Options de coopération au niveau régional/sous régional/national/infranational

154. Lorsque les navires ne peuvent déposer leurs déchets et eaux de lavage contenant des résidus de cargaison que dans quelques ports d'une région, cela implique que ces ports supportent la charge pour toute la région (c.-à-d. qu'ils reçoivent les déchets d'exploitation des navires qui auraient dû être déposés dans une installation de réception portuaire dans d'autres ports) ou (ce qui est encore plus probable) que les navires sont plus enclins à rejeter illégalement leurs déchets. Si la zone est une Zone spéciale, le manque d'installations de réception portuaires adéquates a des implications encore plus importantes.

155. Il convient de reconnaître que certaines des exigences sur la fourniture d'installations de réception portuaires adéquates peuvent soulever des problèmes, notamment pour les petits États insulaires en développement (PEID). À cet égard, il convient de se reporter à la Règle 8.3 de l'Annexe V de MARPOL, qui indique que les petits États insulaires en développement peuvent répondre aux exigences en matière d'installations de réception via des arrangements régionaux lorsque, du fait des contraintes particulières de ces États, de tels arrangements sont le seul moyen pratique d'y répondre.

156. Pour la mise en œuvre des arrangements régionaux, l'OMI a développé les Directives de 2012 pour l'élaboration d'un plan régional relatif aux installations de réception (résolution MEPC.221(63)) afin d'assister les gouvernements et autorités du port dans des régions spécifiques du monde dans l'élaboration d'un Plan régional relatif aux installations de réception (RRFP) pour une mise en œuvre appropriée et efficace des exigences MARPOL.

7 PROCÉDURES RELATIVES À L'EXPLOITATION DES INSTALLATIONS DE RÉCEPTION PORTUAIRES

7.1 Outils de gestion et contrôle des informations

157. Si la mise à disposition de PRF adéquates, le développement de plans de gestion des déchets et l'adoption de procédures coordonnées de dépôt des déchets sont des conditions préalables essentielles pour faciliter la réception et une gestion des déchets d'exploitation des navires respectueuse de l'environnement, la mise en place de mécanismes de gestion et de contrôle des informations est tout aussi indispensable.

158. L'utilisation d'outils modernes de gestion des informations et données, associée à un contrôle adapté, peuvent favoriser une collecte et un traitement performants des déchets d'exploitation des navires. Il n'est toutefois pas toujours aisé d'y parvenir, en particulier lorsque certaines parties prenantes clés travaillent en mer. Pourtant, un nombre relativement important de documents, de données et d'informations concernant les déchets d'exploitation des navires sont disponibles pendant tout le cycle, de leur production à la livraison :

- notifications de déchets renseignées par les navires ;
- reçus de dépôt des déchets ;
- consignation des niveaux de déchets réceptionnés dans les ports ;
- informations reportées dans le registre des hydrocarbures, le registre des ordures et le registre de la cargaison ; et
- permis accordés aux parties prenantes impliquées.

159. Qui plus est, l'enregistrement de ces informations et données dans un système TIC automatisé facilitera leur gestion et leur contrôle et permettra d'établir des références croisées et de limiter le poids de la gestion papier.

7.1.1 Mécanismes de notification préalable

160. La prise en charge spécialisée de certaines catégories de déchets d'exploitation peut imposer diverses obligations locales aux ports. Les exploitants de navires doivent donc se rapprocher des agents locaux, des autorités portuaires, des capitaineries ou des exploitants des PRF pour connaître les dispositions locales, avant leur arrivée, et planifier et organiser toute prise en charge spéciale requise dans le port en question, par exemple tout tri supplémentaire qui devrait être effectué à bord bien avant l'arrivée du navire. Ces renseignements devraient être inclus dans le plan de gestion de l'environnement de la compagnie et pris en considération lors de la planification du voyage. Dans bien des ports, pour des raisons logistiques ou réglementaires, l'autorité du port et/ou les fournisseurs de PRF exigent une notification préalable du navire indiquant son intention d'utiliser les installations de réception.

161. Le fait d'avertir l'installation de réception à l'avance du type et de la quantité de déchets qui se trouvent à bord et de lui fournir ces mêmes renseignements quant à ceux qu'il est envisagé de transférer à terre facilitera considérablement la tâche de l'exploitant de l'installation pour recevoir les matériaux en occasionnant le moins de retard possible pour le navire dans son exploitation normale au port. Il est généralement recommandé de fournir ces informations au minimum 24 h à l'avance, mais les règles spécifiques peuvent varier d'un port ou d'une installation à l'autre.

162. De nombreuses autorités portuaires imposent aux capitaines l'utilisation du Formulaire de notification préalable normalisé préparé par l'OMI en appendice 2 du « Guide récapitulatif à l'intention des fournisseurs et des utilisateurs d'installations de réception portuaires » (MEPC.1/Circ.834/Rev.1)). Les autorités, agents et exploitants des installations portuaires sont instamment priés d'accepter ce format normalisé. Il est toutefois possible que certains exploitants exigent un formulaire différent.

163. Il est à noter que la directive 2019/XX de l'UE impose déjà, dans les ports de l'UE, l'utilisation du format de notification préalable dans son Annexe 2. L'utilisation du formulaire de notification préalable, qui est aligné sur la version révisée de l'Annexe V de MARPOL et la circulaire de l'OMI MEPC.1/Circ.834/Rev.1, renforce la mise en œuvre et l'application de cette directive 2019/XX

en incluant l'obligation de fournir des informations précises sur les types et quantités de déchets effectivement livrés.

164. La notification préalable peut être transmise par le navire ou son représentant portuaire à l'autorité du port ou directement à la PRF. Si un navire fait régulièrement escale dans un port, un arrangement permanent avec l'installation de réception portuaire peut être la meilleure solution.

7.1.2 Reçu de dépôt de déchets

165. Suite à la livraison de ses déchets d'exploitation, le capitaine du navire doit réclamer un reçu de dépôt des déchets afin de garder une trace du type et de la quantité de déchets MARPOL effectivement réceptionnés par l'installation. L'OMI a normalisé la présentation de ce document pour en faciliter l'utilisation et l'application, et pour uniformiser les registres à l'échelle mondiale (Appendice 3 du Guide récapitulatif du document MEPC.1/Circ.834/Rev.1). Le capitaine du navire ou l'officier responsable et le réceptionnaire signent tous deux ce document, dont une copie est conservée comme justificatif du dépôt légal.

166. Dans les ports de l'UE, la directive 2019/XX de l'UE impose l'utilisation du reçu de dépôt : lors du dépôt, l'exploitant de la PRF ou l'autorité du port dans lequel les déchets ont été déposés doit remplir de manière précise et exacte le formulaire fourni dans l'Annexe 3 (Reçu de dépôt des déchets) de la directive 2019/XX de l'UE, puis le délivrer et le remettre, sans retard anormal, au capitaine du navire. Par ailleurs, les informations du reçu de dépôt des déchets doivent être saisies par voie électronique dans SafeSeaNet par l'exploitant, l'agent ou le capitaine du navire.

167. Les imprimés, reçus ou certificats de dépôt doivent en outre être conservés dans le registre approprié des ordures pendant au moins deux ans, dans le registre des hydrocarbures (partie I pour tous les types de navires et partie II pour les pétroliers) ou dans le registre de la cargaison pour les chimiquiers.

168. L'utilisation systématique du reçu de dépôt des déchets peut également être un outil utile pour l'autorité du port, car il lui permet de suivre les déchets, de la livraison jusqu'à l'élimination finale.

7.1.3 Notification de l'inadéquation présumée des PRF

169. Lorsque des navires qui souhaitent déposer leurs déchets d'exploitation et/ou résidus de cargaison n'en ont pas la possibilité en raison de l'absence d'installation ou de la possible inadéquation de l'installation de réception disponible, le capitaine du navire peut utiliser le format de rapport d'inadéquation présumée des PRF joint en Appendice 1 de la circulaire MEPC.1/Circ.834/Rev.1 de l'OMI.

170. Les États du pavillon sont invités à diffuser aux navires ce formulaire et à prier instamment les capitaines de l'utiliser pour notifier l'inadéquation présumée des installations de réception portuaires à l'administration maritime de l'État du pavillon et, si possible, aux autorités de l'État du port. Les États du pavillon sont tenus également de notifier à l'OMI, pour transmission aux Parties intéressées, tous les cas dans lesquels les installations ne seraient pas adéquates. Les États du port devraient s'assurer que des mécanismes appropriés et efficaces sont en place pour examiner les rapports sur les inadéquations et y donner suite, et devraient informer l'OMI et l'État du pavillon des résultats de leur enquête.

171. Les cas présumés d'inadéquation sont également enregistrés dans la base de données PRF du système GISIS.

7.1.4 La délivrance de permis comme moyen de contrôle des déchets

172. Les autorités utilisent des permis pour autoriser une activité autrement interdite. Cela peut impliquer de justifier d'une capacité, mais peut également servir à tenir les autorités informées sur un type d'activité et à leur donner la possibilité de fixer des conditions et des restrictions. La délivrance de permis est l'un des principaux moyens à la disposition des autorités pour exercer des contrôles réglementaires sur les étapes de réception, de stockage, de traitement et d'élimination des déchets.

173. En particulier lorsqu'il s'agit d'établir des procédures pour garantir la livraison des déchets d'exploitation des navires, il est nécessaire de suivre ces déchets de la livraison par le navire jusqu'au

moment de la collecte dans la PRF. La preuve de l'élimination définitive peut elle aussi être établie en appliquant un système de notifications et de suivi des documents.

174. Ces documents, qui doivent accompagner le transport de déchets, doivent détailler le type et la quantité des déchets en question, les moyens de transport et les renseignements identifiant le producteur, le transporteur et la PRF. Le circuit des déchets devient ainsi transparent à la fois pour les autorités compétentes et pour les compagnies impliquées, ces documents faisant le lien (par ex. via un système de suivi) entre les différentes activités.

175. Un certain nombre d'autorités portuaires ont adopté un système de suivi pour documenter la livraison, la collecte et le transport des déchets d'exploitation. Ces documents accompagnent les expéditions de déchets et servent de trace de mouvement depuis le producteur des déchets via chaque partie prenante intermédiaire. Chaque fois que les déchets changent de mains, la ou les personnes responsables signent le document correspondant.

7.1.5 Systèmes d'informations et de contrôle des déchets portuaires

176. Rapprocher différents types de données et d'informations provenant de différentes sources n'est pas toujours simple et ne peut se faire sans le recours à des technologies informatiques modernes d'entreposage des données et informations. L'utilisation d'applications en ligne n'étant plus aujourd'hui très coûteuse, un système de gestion des données et des informations sur le Web peut déjà présenter bien des avantages comme outil de contrôle visant à instaurer, ou à se diriger vers, une gestion respectueuse de l'environnement des déchets d'exploitation des navires. Par ailleurs, la plupart des ports disposent déjà d'un système de communication portuaire individuel via Internet, qui peut relativement facilement intégrer d'autres outils dédiés au contrôle des déchets d'exploitation des navires.

177. Le déploiement d'un système portuaire adapté de gestion des données et informations pour les déchets d'exploitation des navires permet non seulement de disposer d'une vision complète et de fournir des statistiques fiables au cours des différentes étapes du cycle des déchets d'exploitation des navires, de la collecte à l'élimination finale en passant par le traitement, qui peut ainsi être aisément contrôlé et audité, mais cela facilite aussi une exécution effective et efficace.

178. Il est donc recommandé que les autorités du port développent un système de gestion des données informatisé, avec des procédures pensées pour gérer les éléments suivants :

- notifications de déchets transmises par les navires ;
- enregistrement des niveaux de déchets livrés dans les ports ;
- informations sur le registre des hydrocarbures, le registre des ordures et le registre de la cargaison ;
- reçus de dépôt des déchets ;
- certificats d'exemption (afin de permettre une surveillance des arrangements relatifs au dépôt des déchets) ;
- évaluation et calcul des statistiques annuelles sur les déchets ;
- système de redevances sur les déchets (le cas échéant) ; et
- moyens de favoriser l'exécution (par ex. ciblage basé sur les risques).

179. Il est possible de développer un système adapté de gestion des informations et de contrôle pour les déchets d'exploitation des navires au niveau du port, utilisé et géré par l'autorité du port, ou bien au niveau national, consolidant les données fournies par les différents ports. Il est également préférable que toutes les parties prenantes impliquées, privées (comme les PRF privées et les agents maritimes) et publiques (comme les instances d'exécution), aient un accès direct au système afin de favoriser un transfert rapide de données fiables (informations en temps réel) afin de réduire la bureaucratie (pas de formalités administratives papier) et d'accroître la transparence. Chaque partie prenante ne doit pas avoir accès à l'ensemble du système, mais uniquement aux sections qui la concernent.

7.2 Procédures de livraison des déchets : inciter le dépôt de déchets triés

180. Les procédures de collecte et de stockage des ordures produites à bord doivent tenir compte d'un certain nombre d'aspects : ce qu'il est permis de rejeter en mer lorsque le navire fait route et ce qui ne l'est pas ; et si un type particulier d'ordure peut être déchargé dans une PRF à des fins de

recyclage ou de réutilisation. Quoi qu'il en soit, afin de réduire ou d'éviter la nécessité d'un tri supplémentaire une fois les ordures déposées dans une PRF et de faciliter la réutilisation et le recyclage, il est préférable que les déchets soient directement triés à bord dans le respect des recommandations des Directives pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL de l'OMI 2017 (résolution MEPC.295(71)), qui préconisent le tri des ordures (voir également le paragraphe 120).

181. Comme il ne s'agit-là que d'une simple recommandation et pas d'une obligation MARPOL, les navires sont libres de décider de déposer des déchets et résidus mélangés. Toutefois, tenant compte des principes d'une gestion des déchets respectueuse de l'environnement, la PRF doit permettre une élimination définitive des déchets d'exploitation des navires d'une manière appropriée pour l'environnement.

182. Dans l'UE, ce principe a été intégré dans la directive 2019/XX : les États membres de l'UE doivent assurer une collecte séparée facilitant la réutilisation et le recyclage des déchets des navires dans les ports. Pour faciliter l'opération, la PRF peut collecter séparément les fractions de déchets conformément aux catégories de déchets définies dans MARPOL, en tenant compte des lignes directrices correspondantes.

183. Selon l'industrie du transport maritime, même lorsque les déchets d'exploitation des navires sont triés à bord selon les recommandations de l'OMI, il arrive que les PRF collectent l'ensemble des déchets dans un même réceptacle, les re-mélangeant donc tous. Il pourrait donc être envisagé d'intégrer ce point dans les réglementations portuaires pour que les déchets d'exploitation qui sont déposés triés dans une PRF soient en principe acceptés tels quels et que ce tri soit garanti jusqu'au traitement ultérieur afin d'optimiser le potentiel de recyclage.

184. Certaines autorités portuaires et certains opérateurs de terminaux ont décidé de récompenser le dépôt de certains types de déchets d'exploitation des navires séparés. Une pratique déjà appliquée dans plusieurs ports consiste à accorder une remise sur les droits portuaires et/ou la redevance sur les déchets aux navires déposant des déchets triés. La directive 2019/XX de l'UE inclut un plan de remise pour « navire vert » lorsqu'il peut être démontré que la conception, l'équipement et l'exploitation du navire permettent de réduire la quantité de déchets produits et que le navire gère ses déchets de manière durable et respectueuse de l'environnement.

7.3 Gestion des déchets en aval

185. La Convention MARPOL ne contient pas d'obligations spécifiques relatives à la gestion en aval des déchets d'exploitation des navires et résidus de cargaison réceptionnés dans un port ; elle ne prévoit que la mise à disposition de PRF adéquates et la réception des déchets d'exploitation des navires.

186. Pourtant, une fois les déchets d'exploitation et résidus de cargaison transférés à terre, ils doivent être gérés d'une manière respectueuse de l'environnement, conformément aux dispositions du cadre réglementaire national applicable à la gestion des déchets et, le cas échéant, aux prescriptions de la stratégie plus globale de gestion des déchets. Au niveau international, la Convention de Bâle et la Directive-cadre relative aux déchets de l'UE contiennent des dispositions spécifiques concernant le recyclage, le traitement et l'élimination définitive des déchets. Et selon les Directives visant à garantir l'adéquation des installations portuaires de réception des déchets de l'OMI (résolution MEPC.83(44)), les PRF doivent « permettre l'élimination définitive des déchets d'exploitation des navires et résidus d'une manière qui soit écologiquement rationnelle ».

187. Si les autorités portuaires ne sont en général pas directement impliquées dans la mise à disposition et l'exploitation de l'infrastructure de gestion des déchets en aval, la disponibilité d'options de traitement adéquates (i.e. recyclage, incinération, enfouissement) à proximité de la zone portuaire peut être un avantage lors de l'établissement de l'infrastructure de réception des déchets d'exploitation et résidus de cargaison, car cela peut avoir un impact à la fois sur la capacité et sur les coûts de collecte.

188. En principe, le traitement des déchets d'exploitation des navires ne diffère pas beaucoup de celui des déchets d'origine terrestre. Il est donc recommandé de ne pas considérer séparément les déchets d'exploitation des navires des déchets produits à terre : en effet, les systèmes prévus pour les déchets d'exploitation des navires dans un port ne sont pas isolés des autres opérations, services

et infrastructures portuaires et s'inscrivent dans le flux global de déchets une fois qu'ils sont réceptionnés à terre.

189. Dans les ports de taille modeste en particulier, comme les ports locaux, les ports de pêche et les marinas, les volumes de déchets d'exploitation des navires déposés dans des PRF peuvent ne pas être suffisants pour permettre le déploiement d'une gestion des déchets rentable. Par contre, si l'on associe les déchets d'exploitation des navires à d'autres déchets comparables générés par des activités industrielles à terre et aux déchets municipaux, on peut arriver à des volumes suffisants non seulement pour alimenter une activité viable sur le plan économique, mais aussi pour faciliter une gestion respectueuse de l'environnement.

7.4 Plans de gestion des déchets portuaires

190. Si le développement de plans de gestion des déchets portuaires (PWMP) n'entre pas dans le champ d'application de MARPOL, il est globalement admis qu'un PWMP actualisé, préparé en concertation avec toutes les parties concernées, permet non seulement d'améliorer l'adéquation des PRF, mais offre en outre un recueil détaillé et coordonné de tous les processus liés à la livraison des déchets d'exploitation des navires et résidus.

191. Un PWMP doit de préférence être un document public, juridiquement contraignant, qui puisse être utilisé non seulement comme compilation de toutes les exigences applicables relatives à la gestion des déchets d'exploitation des navires, mais aussi comme guide pour les usagers du port et autres parties prenantes. Le PWMP doit, le cas échéant, également tenir compte des exigences et objectifs de la stratégie nationale de gestion des déchets, traduisant les objectifs d'une gestion respectueuse de l'environnement en processus et procédures concrètes, et de la stratégie de gestion des déchets du port.

192. Le PWMP doit être préparé par l'autorité portuaire, en consultation étroite avec tous les usagers du port, comme les propriétaires de navires, les agents maritimes, les collecteurs de déchets, les installations d'élimination implantées dans le port le cas échéant, et les autorités compétentes comme le contrôle de l'État du port, les agences environnementales et les autorités maritimes. Toutefois, dans certains cas, il pourra être utile que des pôles gérés indépendamment dans les ports, comme les ports de pêche, les terminaux pétroliers et les usines chimiques, rédigent leurs propres plans et soient responsables de gérer leurs services sur la réception des déchets et résidus des navires dans le cadre de leurs opérations.

193. La préparation d'un PWMP, en particulier au niveau de l'évaluation de l'adéquation des PRF existantes et de l'éventuel besoin de capacités supplémentaires de réception, doit s'appuyer sur des informations fiables et détaillées relatives aux types et aux quantités de déchets d'exploitation des navires. Le plan doit aussi tenir compte des caractéristiques du port et de ses utilisateurs.

194. Le PWMP doit inclure toutes les informations utiles relatives, entre autres, aux éléments clés suivants :

- une présentation de la législation applicable sur la gestion des déchets, notamment les responsabilités des parties concernées dans le port prévues par les lois nationales ;
- une liste des installations de réception portuaires existantes, précisant leur emplacement, leur type (fixe/mobile), leur capacité et les types de déchets collectés ;
- une évaluation de la nécessité d'installations de réception portuaires supplémentaires, anticipant les possibles évolutions du trafic sur les années à venir ;
- une présentation du type et des quantités de déchets d'exploitation des navires réceptionnés et traités ;
- une description des procédures de réception et de collecte des déchets d'exploitation des navires ;
- une description du système de facturation (le cas échéant) ;
- les procédures à suivre pour signaler des installations de réception présumées inadéquates et décider des mesures à prendre ;
- les procédures de notification et de reporting des déchets d'exploitation des navires ;
- les procédures de consultations avec les parties prenantes locales ; et
- les mesures d'application.

195. Les ports au sein d'une région peuvent également décider de préparer un PWMP commun et d'appliquer un système de collecte des déchets et de recouvrement des coûts similaire. Si les installations de réception servent plusieurs ports, il faut veiller à ce que ces installations de réception mobiles puissent servir les navires sans occasionner de retards indus dans l'ensemble des ports desservis.

196. La directive 2019/XX de l'UE impose le développement d'un PWMP ; son Annexe 1 présente les conditions détaillées requises applicables à la préparation et au contenu de ces plans. En vertu de cette directive, ces PWMP peuvent, si besoin et dans une recherche d'efficacité, être développés dans un contexte régional avec l'implication proportionnée de chaque port, dans la mesure où la disponibilité et le besoin d'installations de réception sont identifiés pour chaque port à titre individuel. Les États membres de l'UE doivent évaluer et approuver le plan de réception et de prise en charge des déchets, surveiller sa mise en œuvre et garantir sa revalidation au moins tous les cinq ans et en cas de modifications importantes dans le fonctionnement du port.

197. Il est à noter que, conformément à l'article 5.2 de la directive 2019/XX de l'UE, les ports sont tenus de communiquer les informations du PWMP relatives à la mise à disposition des PRF à l'ensemble des usagers du port, notamment :

- l'emplacement des PRF pour chaque point d'amarrage, avec, le cas échéant, les heures d'ouverture ;
- la liste des déchets des navires habituellement pris en charge par le port ;
- la liste des interlocuteurs, opérateurs de la PRF et services proposés ;
- la description des procédures de dépôt des déchets ;
- la description du système de recouvrement des coûts, y compris les plans de gestion des déchets et fonds, comme indiqué dans l'Annexe 4, le cas échéant.

198. Cette communication peut se faire sous la forme de prospectus ou bien par publication sur le site Web du port. Pour les ports de l'UE, ces informations doivent également être consignées par voie électronique dans SafeSeaNet et mises à jour régulièrement.

7.5 Consultation des parties prenantes

199. La grande diversité de problématiques à intégrer pour établir une gestion respectueuse de l'environnement des déchets d'exploitation des navires, le nombre de parties prenantes différentes, issues aussi bien du secteur privé que public, à différents niveaux et les multiples considérations technologiques, financières et légales à intégrer exigent une coordination très poussée à différents échelons et à différents moments. Il est important de veiller à ce que les exigences côté port et côté navire soient bien alignées pour permettre une procédure d'élimination rapide et sûre des déchets d'exploitation des navires et éviter tout retard indu.

200. Cela aidera également à déterminer les niveaux appropriés de service pour chaque flux de déchets, effectif et potentiel, et à identifier les moyens d'améliorer le service rendu et de limiter les interruptions. Par ailleurs, la consultation avec les organes de gouvernance et les autorités locales est nécessaire pour garantir le respect des lois et réglementations locales et nationales.

201. La consultation des parties prenantes est par ailleurs un élément essentiel durant la préparation d'un PWMP approprié. Lors de la détermination du niveau approprié de service pour la gestion des déchets d'exploitation des navires, il est important de consulter de manière exhaustive l'ensemble des utilisateurs du port afin d'évaluer leurs besoins en termes d'installations de réception portuaires. Un processus élargi de consultation permettra en outre d'identifier les pistes d'amélioration des pratiques en place.

202. L'article 5.1 de la directive 2019/XX de l'UE contient des exigences spécifiques concernant l'organisation des différentes consultations relatives au Plan de réception et de traitement des déchets, et aux parties prenantes devant y participer : les États membres de l'UE doivent s'assurer qu'un plan de réception et de traitement des déchets approprié a été mis en œuvre pour chaque port suite à des consultations continues des parties concernées, y compris, en particulier, les usagers du port ou leurs représentants et, le cas échéant, les autorités locales compétentes, les opérateurs de PRF, les filières à responsabilité élargie des producteurs et les représentants de la société civile. De telles consultations doivent être menées au cours de la phase initiale d'élaboration des plans et après

leur adoption, en particulier lorsque des changements importants ont eu lieu concernant les opérations portuaires.

203. La méthode de consultation peut différer d'un cas à l'autre et dépendre notamment de l'importance et du type de port, de la manière dont les parties prenantes locales sont organisées en associations, et tenir compte du cadre institutionnel du port (structure privée ou publique). La consultation peut prendre la forme de réunions d'information, autour d'ateliers, ou bien d'une procédure officielle dans laquelle le projet de plan est rendu public et chaque partie intéressée peut soumettre ses commentaires dans un délai imparti.

204. Pour garantir la tenue et la transparence de la consultation des parties prenantes, il peut être utile d'intégrer les procédures de consultation publique sur le PWMP dans les réglementations portuaires et environnementales nationales et/ou locales.

8 ORIENTATIONS CONCERNANT LA MISE À DISPOSITION DE PRF EN MÉDITERRANÉE

8.1 Impact de la désignation de la mer Méditerranée comme Zone spéciale aux termes des Annexes I et V de MARPOL

205. Comme nous l'avons déjà évoqué au point 2.2.2 du présent document, l'OMI a identifié et désigné plusieurs mers comme étant des « Zones spéciales ». Lorsqu'une mer est désignée Zone spéciale aux termes d'une ou de plusieurs Annexes de MARPOL, les exigences en matière de rejets des navires y sont plus strictes qu'ailleurs. Les navires sillonnant ces zones peuvent ne pas répondre à ces critères de rejet, auquel cas ils sont tenus de déposer leurs déchets dans des installations de réception portuaires.

206. Cela implique également que les gouvernements des pays limitrophes des Zones spéciales ont pour responsabilité de s'assurer que des installations de réception adéquates sont fournies dans tous les ports recevant des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison. Le statut de Zone spéciale ne peut être appliqué tant que des installations de réception portuaires adéquates dans les ports autour de cette zone ne sont pas disponibles. Les États et autorités du port doivent par conséquent prendre en considération l'importance de la conformité dans ces zones spéciales.

207. La mer Méditerranée est désignée comme une zone spéciale aux termes des Annexes I (résidus d'hydrocarbures) et V de MARPOL. Le rejet de certaines eaux de lavage des cales et de certains résidus de cargaison visés par l'Annexe V de MARPOL est soumis aux contrôles spécifiés aux Règles 4 et 6 de cette Annexe. De manière générale, le rejet de résidus de cargaison visés par l'Annexe V de MARPOL contenus dans les eaux de lavage est régi par les critères suivants :

- a) Rejet interdit des résidus de cargaison à moins de 12 milles marins de la terre ou de la plateforme glaciaire la plus proche.
- b) Rejet interdit des résidus de cargaison au sein des six « Zones spéciales » définies par MARPOL (la mer Méditerranée, la zone des Golfes, la région des Caraïbes, y compris le golfe du Mexique, la mer Baltique, la mer du Nord et l'Antarctique). Le rejet des résidus de cargaison contenus dans les eaux de lavage n'est autorisé que si les ports de destination et de départ sont situés dans la Zone spéciale et que le navire ne transite pas en dehors de la Zone spéciale entre ces ports, et seulement en l'absence d'installations de réception portuaires adéquates. Dans de tels cas, le rejet de résidus de cargaison contenus dans les eaux de lavage non-récupérables et non nocifs pour le milieu marin doit se faire aussi loin en mer que possible et, dans tous les cas, à plus de 12 milles marins de la terre ou de la plateforme glaciaire la plus proche.
- c) Aucun rejet de résidus de cargaison nocifs pour le milieu marin n'est autorisé. Les eaux de lavage des cales doivent être déposées dans une installation de réception appropriée.

208. Une attention particulière doit être accordée à l'impact de l'Annexe V révisée de MARPOL concernant la fourniture de PRF pour les résidus de cargaison non nocifs pour le milieu marin : comme indiqué dans le point b) du paragraphe ci-dessus, il est toujours possible de rejeter légalement des résidus de cargaison non nocifs pour le milieu marin, même dans des Zones spéciales telles que la mer Méditerranée, en l'absence de PRF dans les ports de destination et de départ et à condition que le navire ne transite pas en dehors de la Zone spéciale entre ces ports. Afin de protéger au maximum l'environnement marin, il est par conséquent important que tous les pays bordant la Méditerranée assurent la fourniture de PRF adéquates pour la collecte de ces résidus de cargaisons non nocifs pour le milieu marin dans leurs ports.

8.2 À qui incombe la fourniture des PRF ?

209. Que ce soit dans MARPOL ou dans la directive 2019/XX de l'UE, l'obligation de mise à disposition de PRF adéquates incombe à la partie MARPOL ou à l'État membre de l'UE. Les textes laissent à ces acteurs une certaine marge de manœuvre sur la désignation de l'organe responsable de la mise à disposition des PRF, d'un point de vue légal comme d'un point de vue pratique. La Convention MARPOL comme la directive 2019/XX de l'UE doivent être traduites dans le droit de chaque pays ; il est donc possible d'ajouter des prescriptions légales supplémentaires et/ou de préciser certains aspects.

210. Dans les ports de l'UE, la responsabilité légale d'assurer la mise à disposition de PRF incombe à l'État membre de l'UE, mais beaucoup l'ont déléguée à des autorités sous-nationales ou locales. Pour les grands ports, il peut s'agir de l'autorité du port, moyennant la validation des plans de

gestion des déchets portuaires (devant clairement préciser la mise à disposition de PRF) ; les ministères compétents (i.e. les services ministériels en charge de l'environnement) sont également impliqués. Pour les ports plus modestes, il peut s'agir de la municipalité ou de l'administrateur du port.

211. Dans un certain nombre de cas, les autorités portuaires ne mettent pas à disposition elles-mêmes les PRF, mais préfèrent missionner un contractant privé du secteur des déchets. Dans certains ports, le volume important de déchets d'exploitation des navires déposé justifie une exploitation privée, déchargeant les autorités du port d'avoir à investir elles-mêmes dans des infrastructures de PRF. Dans les ports plus petits, comme les petits ports de pêche et les marinas, les PRF peuvent être mises à disposition en intégrant la réception des déchets d'exploitation des navires dans le système municipal de collecte des déchets.

8.3 Éléments clés concernant la mise à disposition de PRF

212. Comme nous l'avons déjà évoqué dans la section 3 du présent document, les ports peuvent différer substantiellement concernant la taille, le type et le volume de trafic, l'existence de pôles industriels, l'emplacement géographique (y compris l'impact des Zones spéciales de l'OMI), les types de cargaisons prises en charge par le port, la capacité existante de collecte de déchets, stockage et traitement, etc. En conséquence, les exigences concernant la mise à disposition de PRF adéquates peuvent également différer.

213. Un certain nombre d'éléments clés peuvent néanmoins être identifiés dans la réflexion autour de la mise à disposition de PRF. Pour résumer, les considérations suivantes sont importantes dans la sélection d'une PRF, fixe ou mobile, et d'un site de prétraitement ou stockage temporaire :

- Concernant le fonctionnement général de la PRF :

- Les autres opérations portuaires, telles que le chargement/déchargement des cargaisons ou le soutage, ne doivent pas être gênées ;
- Les risques de rejet des déchets d'exploitation des navires et résidus de cargaison dans l'eau doivent être limités au minimum ;
- L'équipement nécessaire pour nettoyer ou faire en sorte que les déversements ne contaminent pas l'ensemble de la zone portuaire doit être aisément accessible au niveau de l'installation ;
- Les emplacements des PRF fixes ou points fixes de dépôt des déchets d'exploitation des navires doivent être sélectionnés de manière stratégique, de sorte à être aisément accessibles à la fois pour les navires et pour le personnel et les véhicules du port ;
- Les sites des PRF doivent être suffisamment éclairés, pour permettre et encourager la collecte des déchets d'exploitation 24 h/24 ;
- Les zones de réception doivent être clairement identifiées et faciles d'accès, en particulier lorsque les flux de déchets doivent être collectés de manière séparée ;
- Les zones de réception doivent être sécurisées pour éviter tout abus ou mauvaise utilisation et garantir la sécurité des gens de mer et du personnel portuaire qui les utilisent ;
- L'impact de la collecte et/ou du stockage temporaire des déchets d'exploitation des navires sur la communauté avoisinante doit être réduit au minimum, en particulier en ce qui concerne le bruit, l'odeur et l'aspect extérieur ;
- Les installations doivent se conformer à la législation applicable au niveau national, local et autre concernant la collecte et le traitement des déchets d'exploitation des navires et résidus de cargaison.

- Concernant l'obligation d'adéquation :

- Les besoins opérationnels des usagers du port doivent être pris en compte ;
- Les installations doivent être en mesure de réceptionner les types et les quantités de déchets des navires qui y font habituellement escale ;
- Des installations adéquates sont des installations qui :
- sont utilisées par les gens de mer ;
- répondent pleinement aux besoins des navires qui les utilisent régulièrement ;
- ne dissuadent pas les gens de mer de les utiliser ; et
- contribuent à l'amélioration du milieu marin.

- Il faut veiller à ce que l'élimination finale des déchets d'exploitation des navires et résidus puisse avoir lieu selon des méthodes respectueuses de l'environnement.

8.4 Orientations relatives à la mise à disposition de PRF dans les ports maritimes marchands, les ports de croisière/passagers, les ports de pêche et les marinas

214. Cette section expose d'autres orientations relatives à la mise à disposition de PRF dans des types spécifiques de ports, y compris des exemples de PRF qui se sont avérés particulièrement performants. La distinction est faite entre les ports maritimes marchands, les ports de croisière/passagers, les ports de pêche et les marinas.

8.4.1 Ports maritimes marchands

215. Pour répondre aux volumes généralement plus importants de déchets d'exploitation des navires et résidus de cargaison (présents dans les eaux de lavage ou non) déposés dans les ports maritimes marchands, une plus grande diversité de PRF peuvent être fournies et exploitées. Des installations mobiles (camions et barges) et fixes peuvent s'avérer rentables.

216. Néanmoins, en ce qui concerne les installations fixes, l'emplacement doit être correctement choisi, car les navires peuvent avoir à changer de point de mouillage, une manœuvre qui, en plus d'être chronophage et onéreuse peut entraîner des retards anormaux ou dissuader les navires d'utiliser les PRF. Les sites les plus adaptés pour l'installation des réceptacles sont donc les quais adjacents aux mouillages, les points d'accès aux docks, les stations de carburant et les rampes de mise à l'eau.

217. Pour la réception des résidus contenant des hydrocarbures et autres déchets liquides d'exploitation des navires tels que les eaux usées, la construction de pipelines jusqu'à chaque mouillage est une option envisageable, en particulier si l'installation de réception est associée à une installation de nettoyage de soude, par ex. dans un terminal pétrolier.

218. Si les réceptacles sont regroupés sur un site désigné pour la collecte des déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison, ils peuvent être placés dans un complexe ou abri environnemental, qui est utilisé pour protéger physiquement et visuellement les conteneurs, pour en décourager l'utilisation par des utilisateurs extérieurs au port et pour éviter que les déchets d'exploitation des navires ne soient emportés par le vent.



Barge de collecte dans le port de Montréal
(Canada)
(Crédits photographiques : port de Montréal)



Barge de collecte dans le port de Rotterdam
(Pays-Bas)
(Crédits photographiques : port de Rotterdam)

219. Pour offrir aux navires une flexibilité maximum pour le dépôt de leurs déchets et éviter des retards anormaux, il est possible, dans les grands ports, de prévoir la mise à disposition d'installations de réception 24 h/24 et 7 jours/7.



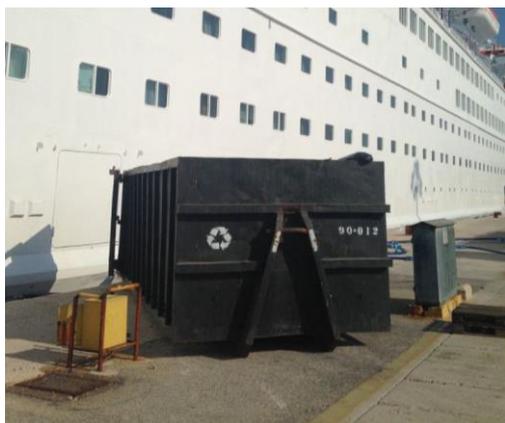
Collecte mobile dans le port du Pirée (Grèce)
(Crédits photographiques : Antipollution)



PRF fixe dans le port d'Anvers (Belgique)
(Crédits photographiques : MAC²)

8.4.2 Ports de passagers/croisière

220. En règle générale, dans les ports de passagers/croisière, le même type de PRF que dans les ports maritimes marchands peut être appliqué, même si le trafic saisonnier et la hausse de la fréquentation touristique peuvent avoir un impact substantiel sur les volumes de déchets d'exploitation livrés.



Conteneur à ordures pour un navire de croisière
(Crédits photographiques : Peter van den Dries)



Citerne collectant les déchets liquides d'un navire de croisière
(Crédits photographiques : Peter van den Dries)

221. Dans les ports de passagers, où les mêmes navires font souvent escale, de manière fréquente et régulière, des installations spécifiques peuvent être mises à disposition pour faciliter la collecte rapide des déchets liquides, comme les eaux usées, à l'aide de raccords de conduites normalisés.



Collecte d'eaux usées dans le port de Trelleborg (Suède)
(Crédits photographiques : Clean Baltic Sea Shipping)



Collecte d'eaux usées dans le port d'Helsinki (Finlande)
(Crédits photographiques : Clean Baltic Sea)

Shipping)

8.4.3 Ports de pêche

222. Dans les ports de plus petite taille, tels que les ports de pêche et marinas, bien que l'utilisation d'installations de collecte mobiles puisse être efficace, des types d'installations de réception fixes limités peuvent être mis à disposition, lorsque :

- seules des quantités limitées de déchets d'exploitation des navires seront déposées dans ces ports ; et que
- même s'ils sont spécifiques (par ex. filets de pêche, équipements de pêche synthétiques, etc.), seuls des types limités de déchets d'exploitation des navires (principalement des déchets ménagers et des ordures) seront déposés.

223. Les navires de pêche n'ont à déposer qu'un nombre limité de types différents de déchets d'exploitation ; ils peuvent donc en règle générale se concentrer sur la collecte des déchets relevant de l'Annexe I de MARPOL (eaux de cale et huiles usagées) et de l'Annexe V (ordures, y compris les appareils de pêche). En conséquence, la collecte des déchets des navires de pêche peut être organisée relativement facilement à l'aide de camions citernes (pour les eaux de cale) et de conteneurs et bennes (pour les ordures et les appareils de pêche).



Réceptacles à ordures à Tromsø (Norvège)
(Crédits photographiques : Peter Van den Dries)



Réceptacles à ordures en Sicile (Italie)
(Crédits photographiques : Peter Van den Dries)



Réceptacles à ordures à Ostende (Belgique)
(Crédits photographiques : Peter Van den Dries)



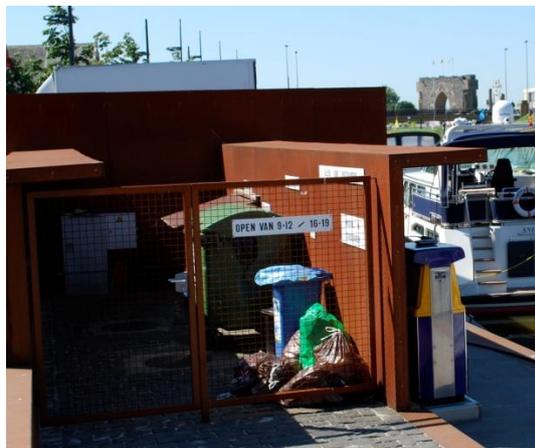
Réceptacles à ordures dans un port néerlandais
(Crédits photographiques : inconnu)

8.4.4 Marinas

224. Dans les marinas, il n'est pas toujours nécessaire de fournir des installations de réception de grande ampleur et sélectives. Dans ces ports, le principal type de déchets d'exploitation des navires étant des ordures et des déchets ménagers, des réceptacles généraux, conçus pour la collecte des principaux déchets ménagers, seront suffisants. Les matériaux d'emballage en plastique, en papier et en carton, les canettes de boissons et les boîtes alimentaires en aluminium, étain et acier, les bouteilles en verre et en plastique, etc. devront tous être acceptés par les PRF dans les marinas.



Réceptacle pour huiles usagées dans la marina de Marseille (France)
(Crédits photographiques : Peter Van den Dries)



Installation de réception combinée pour les eaux de cale et les ordures dans une marina en Belgique
(Crédits photographiques : Peter Van den Dries)

225. Selon la taille du port (par ex. accueillant de grands yachts motorisés) et du nombre et type de navires y faisant escale, il peut être utile d'équiper l'installation d'une station de pompage pour la collecte des eaux de cale (mélange d'eau et d'hydrocarbures, principalement constitué d'eau) et/ou déchets des toilettes chimiques.



Réceptacles à ordures dans la marina de Nieuwpoort (Belgique)
(Crédits photographiques : Peter Van den Dries)



Réceptacles à ordures dans la marina di Ragusa (Italie)
(Crédits photographiques : Peter Van den Dries)