



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.45/9/2
Date : 10 mai 2019

Malte, 11-13 juin 2019

Original : anglais

Point 9 de l'ordre du jour

DOCUMENT D'ORIENTATION VISANT A DETERMINER L'APPLICATION DES SYSTEMES DE FACTURATION RAISONNABLE DES PRESTATIONS DES INSTALLATIONS DE RECEPTION PORTUAIRES OU, LE CAS ECHEANT, L'APPLICATION DU SYSTEME « SANS REDEVANCE SPECIALE A ACQUITTER », EN MEDITERRANEE

Note du Secrétariat

RÉSUMÉ

Résumé :

Ce document présente le Document d'orientation visant à déterminer 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 », en Méditerranée, tel qu'élaboré conformément au Plan régional sur les déchets marins et à la Stratégie régionale (2016-2021).

Actions à prendre :

Paragraphe 17

Documents de référence :

UNEP(DEPI)/MED IG.21/9, UNEP(DEPI)/MED IG.22/28, UNEP(DEPI)/MED IG.23/23, UNEP/MED WG.452/7, UNEP/MED WG.452/Inf.5, UNEP/MED WG.466/7, UNEP/MED WG.466/Inf.3, REMPEC/WG.45/INF.8

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, étudier et mettre en œuvre, dans la mesure du possible d'ici 2017, divers moyens d'imputer des coûts raisonnables pour l'utilisation des installations de réception portuaires (PRF) ou, le cas échéant, l'application du système « sans redevance spéciale à acquitter ».

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

3 Par ailleurs, selon l'article 10(f) du Plan régional sur les déchets marins, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone se sont engagées à étudier et mettre en œuvre, dans la mesure du possible, les mesures suivantes d'ici 2019, [...], (f) Imputation de coûts raisonnables pour l'utilisation des installations de réception portuaires ou, le cas échéant, application du système « sans redevance spéciale à acquitter », en consultation avec les organisations internationales et régionales compétentes, dans le cadre de l'utilisation des installations de réception portuaires pour la mise en œuvre des mesures prévues à l'article 10.

4 En outre, 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.

5 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) ».

6 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).

7 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.

8 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. Les activités pertinentes de cette composante comprennent la préparation :

- .1 d'une étude reposant sur une revue de la documentation sur les meilleures pratiques existantes en Méditerranée ainsi que dans d'autres mers régionales européennes pour l'application des systèmes de facturation raisonnable des prestations des installations de réception portuaires et du système « sans redevance spéciale à acquitter », ci-après dénommé « Étude », en tenant compte des informations disponibles sur le Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS) de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de la documentation disponible ; et
- .2 d'un projet de Document d'orientation visant à déterminer 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 », ci-après dénommé « projet de Document d'orientation ».

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

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

9 L'Étude et les principaux éléments du projet de Document d'orientation élaborés 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 aux documents UNEP/MED WG.452/Inf.5 et UNEP/MED WG.452/7, respectivement.

10 Le premier projet de Document d'orientation 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.

11 Un projet révisé de Document d'orientation 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 avec l'Étude lors de la deuxième réunion régionale sur les meilleures pratiques en matière de déchets marins (Séville, Espagne, 8-10 avril 2019), tels qu'ils figurent aux documents UNEP/MED WG.466/7 et UNEP/MED WG.466/Inf.3, respectivement.

12 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.

13 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.

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

Prochaines étapes

15 Dans ce contexte, le Secrétariat a préparé le Document d'orientation visant à déterminer 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 », en Méditerranée, ci-après dénommé « Document d'orientation », tel que présenté 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.

16 L'Étude est présentée en appendice au document REMPEC/WG.45/INF.8.

Actions requises des participants à la réunion

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

- .1 **prendre note** des informations fournies dans le présent document ; et
- .2 **examiner** et **approuver** le Document d'orientation, tel qu'il figure en **appendice** au présent document, et **demander** au Secrétariat de le soumettre pour approbation à la prochaine réunion des Points focaux du PNUE / PAM.

APPENDICE

Document d'orientation visant à déterminer 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 », en Méditerranée

Table des matières

	Page
Liste des abréviations et acronymes	iii
1 Introduction	1
1.1 Contexte	1
1.2 Objectif et portée du Document d'orientation	2
1.3 Déchets marins provenant de sources en mer	2
2 Cadres réglementaires régissant les systèmes de recouvrement des coûts	4
2.1 Cadre réglementaire international : la Convention MARPOL	4
2.2 Cadres réglementaires régionaux	5
2.2.1 Plan régional pour la gestion des déchets marins en Méditerranée	5
2.2.2 Directive 2019/XX de l'UE sur les installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires	5
2.2.2.1 Introduction	5
2.2.2.2 Éléments clés de la directive 2019/XX de l'UE	6
2.2.2.3 Systèmes de recouvrement des coûts dans la directive 2019/XX de l'UE	6
3 Types de systèmes de recouvrement des coûts	10
3.1 Présentation des systèmes de recouvrement des coûts pour les déchets d'exploitation des navires	10
3.2 Systèmes « sans redevance spéciale à acquitter » (NSF)	11
3.3 Systèmes de contributions/redevances administratives sur les déchets (ADM)	11
3.4 Systèmes à redevances directes uniquement	12
4 Application de systèmes de recouvrement des coûts dans les ports et les marinas	13
4.1 Présentation de l'application de systèmes de recouvrement des coûts dans les ports maritimes marchands de l'UE	13
4.2 Application de systèmes de recouvrement des coûts dans les ports de croisière/passagers	13
4.3 Application de systèmes de recouvrement des coûts dans les ports de pêche	14
4.4 Application de systèmes de recouvrement des coûts dans les marinas	14
5 Éléments de détermination du « coût » des PRF	16
5.1 Le « coût » des PRF	16
5.1.1 Coûts directs	17
5.1.2 Coûts indirects	17
5.2 Revenus	18
5.3 La notion de « coût raisonnable »	18
6 Recommandations pour l'application de systèmes de recouvrement des coûts dans les ports et les marinas en Méditerranée	20
6.1 Recommandations pour les systèmes de recouvrement des coûts dans les ports maritimes marchands	20
6.1.1 Déchets visés par l'Annexe I de MARPOL	20
6.1.2 Déchets visés par l'Annexe II de MARPOL	21
6.1.3 Déchets visés par l'Annexe IV de MARPOL	22
6.1.4 Déchets visés par l'Annexe V de MARPOL	22
6.1.4.1 Ordures (Annexe V de MARPOL, déchets autres que les résidus de cargaison)	22
6.1.4.2 Résidus de cargaison visés par l'Annexe V de MARPOL	23
6.1.5 Déchets visés par l'Annexe VI de MARPOL	24
6.2 Ports de croisière/passagers	24
6.2.1 Déchets visés par l'Annexe I de MARPOL	24
6.2.2 Déchets visés par l'Annexe II de MARPOL	25
6.2.3 Déchets visés par l'Annexe IV de MARPOL	25
6.2.4 Déchets visés par l'Annexe V de MARPOL	26
6.2.5 Déchets visés par l'Annexe VI de MARPOL	27
6.3 Ports de pêche	27
6.3.1 Déchets visés par l'Annexe I de MARPOL	27
6.3.2 Déchets visés par l'Annexe II de MARPOL	28

6.3.3	Déchets visés par l'Annexe IV de MARPOL	28
6.3.4	Déchets visés par l'Annexe V de MARPOL	28
6.3.5	Déchets visés par l'Annexe VI de MARPOL	29
6.4	Marinas	29
6.4.1	Déchets visés par l'Annexe I de MARPOL	29
6.4.2	Déchets visés par l'Annexe II de MARPOL	30
6.4.3	Déchets visés par l'Annexe IV de MARPOL	30
6.4.4	Déchets visés par l'Annexe V de MARPOL	30
6.4.5	Déchets visés par l'Annexe VI de MARPOL	31
6.5	Synthèse des recommandations	31

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, étudier et mettre en œuvre, dans la mesure du possible d'ici 2017, divers moyens d'imputer des coûts raisonnables pour l'utilisation des installations de réception portuaires (PRF) ou, le cas échéant, l'application du système « sans redevance spéciale à acquitter ».

3. Par ailleurs, selon l'article 10(f) du Plan régional sur les déchets marins, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone se sont engagées à étudier et mettre en œuvre, dans la mesure du possible, les mesures suivantes d'ici 2019, [...], (f) Imputation de coûts raisonnables pour l'utilisation des installations de réception portuaires ou, le cas échéant, application du système « sans redevance spéciale à acquitter », en consultation avec les organisations internationales et régionales compétentes, dans le cadre de l'utilisation des installations de réception portuaires pour la mise en œuvre des mesures prévues à l'article 10.

4. En outre, 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.

5. 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).

6. 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.

7. 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.

8. 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.

9. Dans ce contexte, le REMPEC a préparé le présent document intitulé « Document d'orientation visant à déterminer 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 », en Méditerranée », ci-après dénommé « Document d'orientation ».

1.2 Objectif et portée du Document d'orientation

10. Le Document d'orientation examine en détail les éléments de facturation intervenant dans l'utilisation des PRF dans les différents systèmes de redevances, et notamment le système « sans redevance spéciale à acquitter » (NSF). Les différents éléments qui influent sur le coût de mise à disposition et d'exploitation de PRF sont identifiés ; et leur mode de mise en œuvre dans un système de redevances aligné sur le principe du « pollueur-payeur » sans entraîner des coûts excessifs pour les usagers des ports et marinas de Méditerranée est évalué.

11. 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 systèmes de recouvrement des coûts liés à l'utilisation des 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 Londres / la Convention de Londres ne sont pas traités dans le présent document.

1.3 Déchets marins provenant de sources en mer

12. 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.

13. 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.

14. 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.

15. 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.

16. 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 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.

17. 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.

18. 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.

19. 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.

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

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 SYSTÈMES DE RECOUVREMENT DES COÛTS

2.1 Cadre réglementaire international : la Convention MARPOL

20. La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (de 1973, telle que modifiée par les Protocoles de 1978 et 1997), MARPOL, est l'une des conventions internationales les plus importantes concernant le milieu marin. Elle a été préparée par l'Organisation maritime internationale (OMI) dans le but d'œuvrer pour la préservation de l'environnement marin en éradiquant toute pollution émanant des rejets opérationnels d'hydrocarbures et autres substances nocives provenant des navires, et de limiter les cas de déversements accidentels de ces substances.

21. 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.

22. 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.

23. La Convention MARPOL n'impose pas de manière explicite la mise en place de systèmes de recouvrement des coûts. En revanche, l'article 6.3 des Directives pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL de 2017 (résolution MEPC.295(71)) fait référence à l'utilisation de systèmes d'incitation à la conformité :

« L'augmentation du nombre d'installations de réception portuaires pour répondre aux besoins nés du trafic maritime sans générer de désagréments ou de retards anormaux peut exiger des investissements de la part des opérateurs de ports et de terminaux, ainsi que des entreprises responsables de la gestion des ordures dans ces ports. Les États sont invités à évaluer les moyens à leur portée de limiter cet impact, en veillant à ce que les ordures déposées dans les ports soient effectivement collectées et mises au rebut correctement, moyennant un coût raisonnable ou sans imposer de redevances spéciales pour les navires individuels. Les moyens envisageables sont notamment :

- .1 des avantages fiscaux ;
- .2 des garanties de prêts ;
- .3 un traitement préférentiel accordé aux entreprises de services publics destinés aux navires ;
- .4 des fonds spéciaux pour les cas de figure problématiques, par ex. des ports isolés qui ne sont pas pourvus d'un système de gestion des ordures à terre pouvant recevoir des ordures de navires ;
- .5 des subventions de l'État ; et
- .6 des fonds spéciaux de contribution au coût d'un régime de primes pour la récupération des engins de pêche perdus, abandonnés ou rejetés ou la récupération d'autres ordures persistantes. Un tel régime prévoirait le versement de sommes appropriées aux personnes qui récupèrent de tels engins ou autres ordures persistantes, autres que les leurs, dans les zones maritimes relevant de la juridiction du gouvernement intéressé ».

24. Si les « avantages fiscaux » évoqués dans l'article 6.3 de ces directives n'impliquent pas de manière explicite l'utilisation de systèmes de recouvrement des coûts conformes au principe « pollueur-payeur », ce texte invite les États à envisager l'utilisation de systèmes permettant de garantir que les ordures déposées dans les ports sont effectivement collectées et correctement traitées. Par ailleurs, la mention « coût raisonnable ou sans imposer de redevances spéciales pour les navires individuels » peut être perçue comme un encouragement à ventiler le coût de la mise à disposition et/ou utilisation des PRF sur l'ensemble des navires faisant escale dans le port, c'est-à-dire en appliquant un système « sans redevance spéciale à acquitter ». Quoi qu'il en soit, le texte actuel laisse une large marge d'interprétation.

2.2 Cadres réglementaires régionaux

2.2.1 Plan régional pour la gestion des déchets marins en Méditerranée

25. En 2013 a été adopté le Plan régional pour la gestion des déchets marins en Méditerranée. Ses objectifs premiers sont de :

- a) prévenir et réduire à un minimum la pollution par les déchets marins en Méditerranée et ses impacts sur les services écosystémiques, les habitats, les espèces (en particulier les espèces en danger), la santé publique et la sécurité ;
- b) enlever dans la mesure du possible les déchets marins déjà existants ;
- c) accroître les connaissances sur les déchets marins ; et
- d) s'assurer que la gestion des déchets marins en Méditerranée est réalisée conformément aux normes et approches internationales reconnues, ainsi qu'à celles des organisations régionales et, selon le cas, en harmonie avec les programmes et mesures appliqués dans d'autres mers.

26. Plusieurs mesures ont été incluses pour traiter les déchets marins provenant de sources situées en mer.

27. Dans son article 9.5, le texte prévoit que les Parties contractantes, conformément aux objectifs et principes du Plan régional :

« Conformément à l'article 14 du Protocole « Prévention et situations critiques », étudient et appliquent, dans la mesure du possible, d'ici 2017, les moyens d'imputer des coûts raisonnables pour l'utilisation des installations de réception portuaires ou, si possible, appliquent le système « sans redevance spéciale à acquitter ». Les Parties contractantes doivent également prendre les mesures nécessaires pour fournir aux navires utilisant leurs ports les informations relatives à l'obligation résultant de l'Annexe V de la Convention MARPOL et de leur législation applicable à cet égard ».

28. Et dans l'article 10.(f), les Parties contractantes ont convenu d'évaluer la possibilité d'une :
« imputation de coûts raisonnables pour l'utilisation des installations de réception portuaires ou, le cas échéant, l'application du système « sans redevance spéciale à acquitter », en consultation avec les organisations internationales et régionales compétentes, dans le cadre de l'utilisation des installations de réception portuaires pour la mise en œuvre des mesures prévues à l'article 10 ».

2.2.2 Directive 2019/XX de l'UE sur les installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires

2.2.2.1 Introduction

29. L'application du principe du « pollueur-payeur »⁴ peut aider à promouvoir l'utilisation des PRF et le dépôt des déchets d'exploitation de navires à terre. Outre la mise à disposition de PRF adéquates, l'application du principe du « pollueur-payeur » aux déchets des navires peut être facilitée en demandant aux navires de contribuer de manière significative aux coûts induits par la réception et la gestion de ces déchets. Cette contribution peut être collectée via un système de recouvrement des coûts spécifique avec une redevance perçue sur les navires faisant escale dans le port, qu'ils utilisent les installations de réception portuaires ou non. Cette redevance doit couvrir les coûts de collecte, de transport et de traitement des déchets des navires.

30. 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.

⁴ Le principe du « pollueur-payeur » prévoit que la partie responsable d'une pollution doit supporter les coûts des dommages subis de ce fait par le milieu naturel.

31. Cependant, la directive 2000/59/CE laissait une large place à l'interprétation par les différents États membres de l'UE : une directive est en effet un acte juridique de l'Union qui instaure une obligation de résultat pour les États membres, mais en leur laissant le choix des moyens d'atteindre ce résultat⁵ ; les directives laissent aux États membres une certaine marge de manœuvre quant aux règles précises à adopter. C'était également le cas concernant certains éléments clés de la directive 2000/59/CE, y compris pour des éléments⁶ liés aux systèmes de recouvrement des coûts. Par conséquent, la nouvelle directive 2019/XX de l'UE a été adoptée le 9 avril 2019, abrogeant la directive 2000/59/CE et instaurant des changements réglementaires importants.

2.2.2.2 Éléments clés de la directive 2019/XX de l'UE :

32. 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 de l'UE ou y opérant, et à tous les ports des États membres de l'UE dans lesquels ces navires font habituellement escale.

33. 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 ;
- 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 utilisateurs des ports. Ces plans doivent être évalués et approuvés par l'autorité compétente dans l'État membre ;
- 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 ; et
- 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. 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.

2.2.2.3 Systèmes de recouvrement des coûts dans la directive 2019/XX de l'UE :

34. Afin de résoudre les problèmes d'ambiguïté de la directive 2000/59/CE concernant certains éléments clés liés aux systèmes de recouvrement des coûts, et pour permettre une meilleure harmonisation, la directive 2019/XX de l'UE clarifie certains points relatifs aux systèmes de recouvrement des coûts, notamment :

- les navires de pêche et bateaux de plaisance ne sont plus exemptés du système de redevance indirecte ;

⁵ À la différence des règlements, qui sont exécutoires et n'exigent aucune mesure de mise en œuvre.

⁶ Étude pour appuyer le développement de mesures de lutte contre certaines sources de déchets marins, rapport d'Eunomia pour la Commission européenne (DG ENV), 2016

- les éléments déterminant le « coût » d'une PRF, tels que les coûts administratifs et d'exploitation, mais aussi les revenus nets des plans de REP⁷ et financements nationaux/régionaux. De plus amples informations concernant les éléments de coût sont fournies dans l'Annexe 4 de la directive 2019/XX de l'UE ;
- une plus grande transparence dans la relation entre la redevance indirecte et les coûts ;
- une méthode de calcul plus harmonisée sur la contribution significative ;
- l'application de l'élément de redevance indirecte sur les eaux usées (Annexe IV de MARPOL) et les déchets contenant des hydrocarbures (Annexe I de MARPOL, autres que les résidus de cargaison) ;
- l'application obligatoire de la redevance 100% indirecte pour les ordures, y compris les engins de pêche et déchets pêchés passivement ;
- les coûts de collecte et de traitement des déchets pêchés passivement doivent être couverts, selon les cas, par les revenus générés par des systèmes de financement alternatifs, y compris les initiatives de gestion des déchets et les financements de l'UE, nationaux ou régionaux ;
- les critères applicables au concept de « navire vert » doivent être définis plus avant via un acte d'exécution.

35. La directive 2019/XX de l'UE impose la mise en place d'un système de recouvrement des coûts via son article 8 :

1. *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.*
2. *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 :*
 - (a) *les navires doivent s'acquitter d'une redevance indirecte, qu'ils déposent leurs déchets dans une installation de réception portuaire ou non ;*
 - (b) *la redevance indirecte doit couvrir :*
 - (i) *les coûts administratifs indirects ;*
 - (ii) *une partie significative des coûts d'exploitation directs, comme prévu dans l'annexe 4. La partie significative des coûts d'exploitation indirects représente au moins 30 % du total des coûts directs correspondant au dépôt effectif des déchets sur l'année précédente, avec la possibilité de prendre également en compte les coûts liés au volume de trafic attendu pour l'année à venir ;*
 - (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 excèderait la capacité de stockage spécialisé maximum mentionnée dans le formulaire présenté en Annexe 2 de la présente directive. Les déchets pêchés passivement doivent être couverts par ce régime, y compris le droit de dépôt ;*
 - (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.*

⁷ Filières à responsabilité élargie des producteurs

- (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 ;*
 - (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.*
3. *La part des coûts qui n'est, le cas échéant, pas couverte par la redevance indirecte sera couverte sur la base des types et des quantités de déchets effectivement déposés par le navire.*
4. *Les redevances peuvent être différenciées comme suit :*
- (a) *la catégorie, le type et la taille du navire ;*
 - (b) *la mise à disposition de services pour les navires en dehors des heures d'activité normales du port ; ou*
 - (c) *la nature dangereuse des déchets.*
5. *Les redevances seront réduites en fonction :*
- (a) *du type de transport auquel se livre le navire, en particulier lorsqu'il s'agit d'échanges de commerce maritime à courte distance ; ou*
 - (b) *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.*

D'ici le ... [12 mois après la date d'entrée en vigueur de la présente Directive], la Commission devra avoir adopté des actes d'exécution définissant les critères permettant de déterminer qu'un navire répond aux exigences mentionnées au point (b) du premier sous-paragraphe concernant la gestion des déchets à bord des navires. Ces actes d'exécution devront être adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 20(2).

6. *Afin de garantir que les redevances sont équitables, transparentes, facilement identifiables, non discriminatoires et qu'elles reflètent les coûts des installations et des services proposés et, le cas échéant, utilisés, le montant de la redevance et la base sur laquelle elle a été calculée doivent être mis à disposition dans une langue officielle de l'État membre où se situe le port et, le cas échéant, dans une langue utilisée internationalement par les utilisateurs du port dans le plan de réception et de traitement des déchets.*
7. *Les États membres doivent s'assurer que les données de surveillance sur les volumes et quantités de déchets pêchés passivement sont collectées et sont tenus de transmettre ces données de surveillance à la Commission. La Commission devra, sur la base de ces données de surveillance, publier un rapport au 31 décembre 2022, puis tous les deux ans par la suite.*

La Commission devra adopter des actes d'exécution afin de définir les méthodologies applicables aux données de surveillance et le format des rapports. Ces actes d'exécution devront être adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 20(2).

36. Il est à noter que la directive 2019/XX de l'UE ne fait pas de distinction entre les différents types de navires et incorpore dans leur intégralité les exigences liées aux systèmes de recouvrement des coûts pour les navires marchands, les navires de passagers/croisière, les navires de pêche et les bateaux de plaisance.

37. Autre élément important : 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.

38. Il est à noter aussi que les systèmes de recouvrement des coûts ne sont pas tenus de couvrir la collecte et le traitement des résidus de cargaison. Selon l'article 8.1 de la directive 2019/XX de l'UE, qui exclut les résidus de cargaison des systèmes de recouvrement des coûts, les coûts de dépôt de résidus de cargaison doivent être acquittés directement par l'utilisateur de l'installation de réception. Une redevance directe est également appliquée pour les déchets des systèmes d'épuration des gaz d'échappement (Annexe VI de MARPOL).

39. La directive 2019/XX de l'UE s'applique uniquement aux ports de l'Union européenne et tous les ports de l'UE ont aujourd'hui mis en place des systèmes de recouvrement des coûts pour les déchets des navires. Toutefois, plusieurs ports en dehors de l'UE ont également adopté ce type de systèmes.

3. TYPES DE SYSTÈMES DE RECOUVREMENT DES COÛTS

3.1 Présentation des systèmes de recouvrement des coûts pour les déchets d'exploitation des navires

40. Il est légitime de constater que l'absence de règles prescriptives strictes dans la Convention MARPOL (comme expliqué au paragraphe 18 du présent document) et dans la directive 2000/59/CE (comme expliqué au paragraphe 28 du présent document) a autorisé diverses interprétations, débouchant sur la mise en place de systèmes de recouvrement des coûts très divers dans les ports de l'UE.

41. Plusieurs études et analyses se sont penchées sur la question des systèmes de recouvrement des coûts pour les déchets des navires. En 2010, l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM)⁸ a réalisé une évaluation horizontale des PRF dans les ports de l'Union, basée sur des rapports de visites dans 22 États membres de l'UE sur la période 2007–2010. L'objectif était d'évaluer la mise en œuvre de la directive 2000/59/CE, y compris l'existence de systèmes de recouvrement des coûts. Il est apparu que la mise en œuvre et l'application des systèmes de recouvrement des coûts différaient entre les États membres de l'UE (et parfois au sein même de ces États). Les systèmes observés ont été classés en trois grandes catégories :

- **Les systèmes « sans redevance spéciale à acquitter » (NSF)** : ces systèmes facturent aux navires une redevance de prise en charge des déchets, qu'ils utilisent les installations prévues à cet effet ou non ;
- **Les systèmes de contributions/redevances administratives sur les déchets (ADM)** : ces systèmes facturent aux navires une redevance qui dépend en partie du volume de déchets déposés, et une redevance supplémentaire forfaitaire, remboursable au dépôt des déchets ; et
- **Les systèmes de redevances directes uniquement** : ceux-ci facturent les usagers en fonction des volumes de déchets déposés, sans redevance forfaitaire supplémentaire.

42. Un large éventail de modèles spécifiques utilisés par les différents ports et/ou États membres de l'UE coexistent au sein de ces trois catégories. Pour ajouter à la complexité, outre la diversité des systèmes de recouvrement des coûts, les ports et/ou les États membres de l'UE appliquent parfois des systèmes de recouvrement différents selon les types de déchets.

43. D'autres études ont repris cette catégorisation des systèmes de recouvrement des coûts :

- L'étude de l'AESM de 2012 sur le dépôt des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison dans les installations de réception portuaires dans les ports de l'UE, Ramboll (EMSA/OP/06/2011) ;
- L'évaluation ex-post de 2015 de la directive 2000/59/CE sur les installations de réception portuaires préparée par Panteia/PwC pour la Commission européenne (DG MOVE), dans le cadre du programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT) de la CE pour la révision de la directive 2000/59/CE ;
- L'Analyse d'impact de 2017, accompagnant la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur les installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, abrogeant la directive 2000/59/CE et amendant la directive 2009/16/CE et la directive 2010/65/UE (Ecorys/COWI), SWD(2018) 21 final.

44. Les trois catégories de systèmes de recouvrement des coûts exposés dans l'Évaluation horizontale de l'AESM seront donc également reprises dans cette présentation.

⁸ L'AESM est l'agence de l'UE qui offre une assistance opérationnelle et une expertise technique à la Commission européenne et aux États membres de l'UE pour la préparation et la mise en œuvre de la législation de l'Union dans les domaines de la sécurité maritime, de la pollution par les navires et de la sûreté maritime (www.emsa.europa.eu).

45. Il convient de noter également que l'étude de 2016 pour soutenir le développement de mesures visant à lutter contre diverses sources de déchets marins (*Study to support the development of measures to combat a range of marine litter sources*, Eunomia, rapport pour la DG ENV de la Commission européenne) utilisait en principe ces mêmes catégories, avec toutefois quelques variantes supplémentaires :

- redevances directes ;
- redevances indirectes (et systèmes de redevances inverses) ;
- redevances indirectes partielles ;
- systèmes de consigne ;
- amendes ; et
- systèmes de bons.

46. Les trois catégories principales sont présentées et expliquées plus en détail ci-dessous, à partir de l'analyse réalisée dans l'évaluation ex-post de la directive 2000/59/CE (Panteia/PwC, 2015).

3.2 Systèmes « sans redevance spéciale à acquitter » (NSF)

47. Parmi les systèmes de recouvrement des coûts « sans redevance spéciale à acquitter » (NSF) en place dans les ports européens, plusieurs ne fixent pas de limites sur les volumes de déchets déposés à terre (ce que l'on appelle un NSF à 100 %). Aucune redevance n'est facturée en plus de la redevance forfaitaire sur les déchets que l'autorité du port perçoit auprès de tous les navires. Cette redevance de prise en charge ne dépend pas de la quantité de déchets déposés ; et elle est également à acquitter lorsqu'un navire n'utilise pas du tout les installations de réception portuaires. Elle dépend normalement de la taille du navire et parfois aussi, de son type, et la redevance de prise en charge des déchets peut être incluse dans les taxes portuaires ou facturée séparément.

48. Certains ports ont également choisi une variante de ce système « sans redevance spéciale à acquitter », en acceptant les déchets jusqu'à un certain volume (raisonnable) (« NSF avec volumes raisonnables »), c.-à-d. qu'un volume spécifié de déchets est couvert par la redevance forfaitaire facturée à tous les navires. Les volumes considérés comme étant « en surplus » sont facturés séparément, soit par l'autorité du port, soit par les entreprises responsables de la collecte des déchets. Les volumes couverts par la redevance forfaitaire sont fixés par l'autorité portuaire. Les volumes de déchets en sus sont facturés à part, en fonction de la quantité déposée.

49. Afin d'inciter au maximum au dépôt des ordures, il est à noter que selon la directive 2019/XX de l'UE, aucune limite de volume ne doit plus être imposée pour les dépôts d'ordures. La seule exception autorisée étant les cas où le volume d'ordures déposées excèderait la capacité de stockage spécialisé maximum mentionnée dans le formulaire de notification préalable des déchets (Annexe 2 de la directive 2019/XX de l'UE).

50. De nombreux ports de l'UE appliquent une variante du système NSF. Dans la plupart des cas, ce système peut s'appliquer aussi bien à l'Annexe I de MARPOL (hydrocarbures) qu'à l'Annexe V (ordures). Dans quelques cas, les eaux usées sont également incluses. Certains ports ont adopté un système de recouvrement des coûts dans lequel une redevance non spéciale n'est facturée que pour les ordures (système NSF « ordures uniquement »). Dans ce type de cas, la redevance indirecte couvre tous les frais de collecte des ordures, tandis que tous les autres coûts sont facturés en fonction des volumes de déchets déposés.

3.3 Systèmes de contributions/redevances administratives sur les déchets (ADM)

51. Les systèmes de contributions/redevances administratives sur les déchets s'articulent généralement autour de deux composantes : la redevance administrative forfaitaire et une redevance directement liée aux volumes de déchets déposés.

52. Il existe une variante de ce mécanisme : système de caution pour la redevance administrative sur les déchets (également qualifié de système ADM/de consigne). Avec ce système, une partie significative des coûts des PRF est couverte par une redevance acquittée par les navires.

53. L'une des différences importantes observées dans l'application d'un tel système dans les ports des États membres de l'UE concerne la possibilité ou non pour les navires de bénéficier d'un remboursement de leur caution une fois qu'ils ont déchargé leurs déchets dans une installation de réception portuaire. Dans certains ports, une redevance administrative non remboursable est facturée aux navires. Toutefois, dans de nombreux cas, les navires perçoivent un remboursement intégral ou partiel s'ils déposent leurs déchets. Avec ce système, tous les navires s'acquittent d'une redevance sur les déchets auprès de l'autorité portuaire. Tous les coûts de réception des déchets sont directement facturés par les entreprises de collecte des déchets, et sont fonction des volumes de déchets déposés. Un remboursement peut ultérieurement être réclamé auprès de l'autorité portuaire lorsque la prise en charge des déchets par le port peut être confirmée par des justificatifs.

54. Il est à noter que la directive 2019/XX de l'UE impose aux ports de l'UE que cette redevance indirecte couvre les coûts administratifs indirects et une partie significative des coûts d'exploitation directs (30 % des coûts directs totaux pour le dépôt effectif des déchets au cours de l'année précédente).

55. Certains ports de l'UE appliquent un autre type de système de recouvrement des coûts incluant une redevance administrative : le système ADM/de redevance d'opposition. Dans ce cas, tous les navires se voient facturer une redevance de pénalité, à moins de pouvoir prouver qu'ils ont déposé leurs déchets dans ce port ou dans un autre port de l'UE.

3.4 Systèmes à redevances directes uniquement

56. Outre les systèmes de recouvrement des coûts NSF et ADM, un autre modèle a été observé. Ce système couvre tous les frais de réception des déchets avec une redevance qui est directement et uniquement fonction des volumes de déchets déposés à terre. Donc, en l'absence de dépôt des déchets, rien n'est facturé. En ne facturant que les navires qui déposent des déchets, uniquement sur la base du volume de déchets livrés, ces systèmes n'incitent pas à se délester des déchets dans les ports et ne respectent donc pas la directive 2019/XX de l'UE qui exige ce type d'incitation.

57. Selon la directive 2019/XX de l'UE, les systèmes de redevances directes ne peuvent être appliqués qu'aux résidus de cargaison, aux eaux de lavage et aux déchets des systèmes d'épuration (Annexe VI de MARPOL).

4. APPLICATION DE SYSTÈMES DE RECOUVREMENT DES COÛTS DANS LES PORTS ET LES MARINAS

4.1 Présentation de l'application de systèmes de recouvrement des coûts dans les ports maritimes marchands de l'UE

58. L'évaluation ex-post (Panteia/PwC) conduite en 2015 a analysé les types de systèmes de recouvrement des coûts (CRS) appliqués dans les ports de l'UE, en tenant compte du fait que les ports utilisent souvent différents CRS pour différents types de déchets. Globalement, il est apparu que la plupart des ports appliquent soit un système NSF soit un système ADM, la première option étant la plus répandue.

59. Parmi les ports qui utilisent le système NSF, la plupart sont enclins à fixer des plafonds de volumes de déchets couverts par la redevance fixe et utilisent plus souvent un modèle de « volumes » plutôt que le système à 100 % (utilisation sans limites). Pour les ordures en particulier, les ports ont souvent recours à des systèmes indirects, soit dans le cadre d'un NSF, soit d'une forme de système ADM. Pour les déchets d'hydrocarbures (Annexe I de MARPOL), et plus particulièrement pour les eaux usées (Annexe IV de MARPOL), une redevance directe est le plus souvent appliquée, en fonction du volume de déchets déposés.

60. L'analyse géographique révèle que les systèmes NSF sont essentiellement appliqués par les États membres de l'UE de la mer Baltique. On retrouve surtout le système ADM dans les ports continentaux de la mer du Nord. L'application de redevances directement liées aux volumes de déchets déposés est le plus largement observée en Méditerranée et dans l'océan Atlantique pour certains types de déchets (y compris en mer du Nord, en particulier pour les ordures).

61. Pour traiter la question de la pollution du milieu marin par les déchets d'exploitation des navires, certaines régions ont développé des stratégies spécifiques, y compris des mesures contraignantes. Citons par exemple la Commission d'Helsinki pour la mer Baltique (HELCOM), qui a approuvé la Stratégie pour les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation et autres problèmes associés, également connue sous le nom de Stratégie de la Baltique. Cette stratégie englobe un ensemble de mesures et de règles visant à garantir la conformité des navires avec les règles globales et régionales sur les rejets et à éliminer les rejets illicites en mer de tous les déchets de tous les navires. En 2007, l'HELCOM a approuvé sa recommandation 28/1 relative à « l'application du système « sans redevance spéciale à acquitter » pour les déchets d'exploitation des navires en mer Baltique ». Tous les ports de la Baltique appliquent donc le système NSF.

62. Dans l'étude reposant sur une revue de la documentation sur les meilleures pratiques existantes en Méditerranée ainsi que dans d'autres mers régionales européennes pour l'application des systèmes de facturation raisonnable des prestations des installations de réception portuaires et du système « sans redevance spéciale à acquitter » (REMPEC, 2018), une enquête rapide sur Internet a été réalisée pour comprendre l'application des CRS dans les ports maritimes marchands suivants :

Port	Type de CRS
Anvers	ADM avec remboursement partiel
Lisbonne	ADM
Gdansk	NSF pour des volumes raisonnables
Patras	NSF
Marseille	ADM/redevance d'opposition

4.2 Application de systèmes de recouvrement des coûts dans les ports de croisière/passagers

63. L'évaluation ex-post (Panteia/PwC) de 2015 n'établissait pas de distinction entre les ports maritimes marchands et les ports de croisière/passagers.

64. Dans l'étude reposant sur une revue de la documentation sur les meilleures pratiques existantes en Méditerranée ainsi que dans d'autres mers régionales européennes pour l'application des systèmes de facturation raisonnable des prestations des installations de réception portuaires et du système « sans redevance spéciale à acquitter » (REMPEC, 2018), une enquête rapide sur Internet a été réalisée pour comprendre l'application des CRS dans les ports de croisière/passagers suivants :

Port	Type de CRS
Barcelone	NSF à 100 %
Dubrovnik	NSF pour les ordures, redevance directe pour les autres déchets
Kusadasi	NSF pour des volumes raisonnables
Skagen	NSF pour des volumes raisonnables
Stockholm	NSF à 100 %

4.3 Application de systèmes de recouvrement des coûts dans les ports de pêche

65. Pour les ports de l'UE, il peut être noté que les navires de pêche étaient exemptés des principes de l'article 8 sur les systèmes de recouvrement des coûts dans la directive 2000/59/CE. Dans les faits, cela signifiait qu'il n'était nullement obligatoire de facturer à ces navires une redevance forfaitaire séparée sur les déchets et que la contribution aux coûts des PRF pouvait être entièrement intégrée aux taxes portuaires. Dans la directive 2019/XX de l'UE, les navires de pêche sont tenus de répondre à l'ensemble des exigences concernant les systèmes de recouvrement des coûts, ce qui inclut la redevance 100 % indirecte pour le dépôt des ordures (y compris les engins de pêche).

66. Dans l'étude reposant sur une revue de la documentation sur les meilleures pratiques existantes en Méditerranée ainsi que dans d'autres mers régionales européennes pour l'application des systèmes de facturation raisonnable des prestations des installations de réception portuaires et du système « sans redevance spéciale à acquitter » (REMPEC, 2018), il a été observé que, pour les ports de pêche, seules des informations limitées concernant les CRS étaient disponibles sur Internet. Cela s'explique probablement par le fait que, à la différence de la collecte des déchets des navires marchands et autres navires opérant à l'international, dans bien des cas, les navires de pêche ont un « port d'attache » (ou du moins ne visitent qu'un nombre restreint de ports pour vendre leur poisson) qu'ils rejoignent après leurs campagnes de pêche. Cela permet donc des échanges plus directs (dans la langue locale) sur les règles et les plans de collecte des déchets dans le port d'attache et il n'est pas forcément nécessaire pour les autorités portuaires et les communautés de pêcheurs de publier sur leurs sites Internet les droits et les redevances appliqués sur les déchets. Des informations ont néanmoins pu être trouvées pour les ports de pêche suivants :

Port	Type de CRS
Den Helder	NSF pour les déchets d'hydrocarbures et les petits déchets dangereux
Gamla Höfnin (Reykjavik)	NSF
Peterhead	NSF
Zeebrugge	NSF à 100 % pour les ordures

4.4 Application de systèmes de recouvrement des coûts dans les marinas

67. Pour les ports de l'UE, il convient de noter que les bateaux de plaisance étaient exemptés des principes posés par l'article 8 sur les systèmes de recouvrement des coûts dans la directive 2000/59/CE. Dans les faits, cela impliquait qu'il n'était nullement obligatoire de facturer à ces navires une redevance forfaitaire séparée sur les déchets et que la contribution aux coûts des PRF pouvait être entièrement intégrée aux taxes portuaires. Dans la directive 2019/XX de l'UE, les bateaux de plaisance sont tenus de répondre à l'ensemble des exigences concernant les systèmes de recouvrement des coûts, ce qui inclut la redevance 100 % indirecte pour le dépôt des ordures.

68. Sous l'ancien régime applicable aux PRF, les bateaux de plaisance étaient exclus du système de redevance indirecte. En conséquence, la majorité des marinas évaluées dans l'étude reposant sur une revue de la documentation sur les meilleures pratiques existantes en Méditerranée ainsi que dans d'autres mers régionales européennes pour l'application des systèmes de facturation raisonnable des prestations des installations de réception portuaires et du système « sans redevance spéciale à acquitter » (REMPEC, 2018) ont indiqué sur leurs sites Web que le « dépôt d'ordures/déchets est inclus » (ou une formulation équivalente). Par ailleurs, dans 4 des 5 marinas ayant fait l'objet de l'étude Internet, un système NSF était appliqué.

5. ÉLÉMENTS DE DÉTERMINATION DU « COÛT » DES PRF

5.1 Le « coût » des PRF

69. Plusieurs éléments de coûts interviennent dans la mise à disposition et l'exploitation des PRF, car le coût total d'une PRF dépend non seulement du coût de collecte des déchets provenant des navires, mais aussi du coût de recyclage, de traitement et d'élimination définitive. Entrent aussi en ligne de compte les coûts de personnel, d'administration, etc.

70. Conformément à l'article 8.1 de la directive 2019/XX de l'UE, où les coûts des PRF doivent être couverts par une redevance perçue sur les navires, les autorités des ports de l'UE ou les administrations portuaires (il peut s'agir de municipalités, de clubs nautiques, etc.) peuvent répercuter ces coûts de différentes manières sur les usagers des ports en appliquant un système CRS. À cet effet, selon l'article 8.2 de la directive 2019/XX de l'UE, tous les navires doivent s'acquitter d'une redevance indirecte, qu'ils déposent des déchets dans les PRF ou non.

71. Chaque CRS tend à distinguer ces coûts entre deux catégories :

- a) les coûts directs, qui désignent les coûts d'exploitation induits par le dépôt effectif (collecte, traitement et élimination définitive) des déchets d'exploitation des navires, recouvrant les coûts d'infrastructure (investissements). Les coûts directs peuvent émaner des opérateurs des entreprises de collecte des déchets ou de l'autorité portuaire, selon les modalités d'organisation locale des PRF ; et
- b) les coûts indirects, qui englobent les coûts administratifs du port induits par la gestion des informations, comme la notification préalable des déchets, l'élaboration d'un plan de réception et de traitement des déchets (y compris la consultation, la communication, l'octroi des licences d'exploitation aux contractants du secteur des déchets, les procédures d'appels d'offres, etc.) et le système de recouvrement des coûts lui-même (facturation, remboursements pour les entreprises de collecte des déchets, suivi financier).

72. Par ailleurs, les coûts des PRF sont également impactés par les revenus potentiels issus de la vente des déchets d'exploitation des navires retraités et/ou leur recyclage ou valorisation.

73. Ces termes n'étaient pas définis dans la directive 2000/59/CE, ce qui donnait lieu à différentes interprétations de la notion de « coût des PRF ». Il est donc admis que l'identification des différents éléments de coûts en tant que coûts administratifs indirects et coûts d'exploitation directs aiderait à clarifier les CRS et à rendre leurs modalités plus transparentes pour les usagers des ports. La relation entre ces redevances et les coûts a été clarifiée dans l'Annexe 4 de la directive 2019/XX de l'UE.

74. Il convient aussi de noter que l'expression « coûts indirects » ne doit pas être confondue avec l'expression « redevance indirecte » qui, elle, fait référence à la redevance sur les déchets qui doit constituer une incitation financière pour les navires à déposer leurs déchets d'exploitation et qui doit être acquittée par tous les navires se rendant dans un port de l'UE, qu'ils utilisent les PRF ou non (contribution significative). La redevance indirecte couvre à la fois les coûts indirects, ainsi qu'une partie significative des coûts d'exploitation directs.

75. Dans l'UE, il existe des différences claires dans la manière dont les ports organisent et proposent les services de PRF. Certains fournissent tous les services de PRF pour les déchets d'exploitation des navires sous leur propre contrôle (normalement, les contractants du secteur des déchets sont sélectionnés via une procédure d'appels d'offre publique), car certains ports détiennent leur propre infrastructure PRF, tandis que d'autres fournissent tous les services de PRF par l'intermédiaire de contractants du secteur des déchets dans un système de marché ouvert. Il est clair que les éléments de coûts dépendent de la manière dont les PRF sont exploitées et du degré d'implication des autorités portuaires (par ex. dans certains ports de taille modeste, les coûts administratifs indirects ne seront pas tous pris en compte dans le CRS). Par ailleurs, les coûts ne sont pas les mêmes dans tous les ports, car les coûts directs dans un port peuvent être considérés comme indirects dans d'autres (stockage temporaire, chargement/déchargement, etc.).

76. Les CRS ne bénéficiant actuellement d'un cadre réglementaire qu'au sein de l'UE, les pratiques et expériences dans ce domaine et les éléments de coûts des PRF reposent essentiellement sur l'expertise disponible au sein de l'UE. Les sections suivantes présentent les différents éléments de coûts identifiés lors de l'Analyse d'impact pour la révision de la directive 2000/59/CE, qui ont été intégrés dans l'Annexe 4 de la directive 2019/XX de l'UE.

77. La combinaison de ces éléments de coûts directs et indirects avec les revenus nets donne le coût total net de la collecte, du stockage, du traitement et de l'élimination définitive des déchets d'exploitation des navires et/ou résidus de cargaison.

5.1.1 Coûts directs

78. Les coûts directs correspondent aux coûts d'exploitation qui découlent du dépôt effectif des déchets des navires, y compris :

- la mise à disposition de l'infrastructure PRF : bennes, conteneurs, réservoirs, outils de traitement, barges, camions, réception des déchets, installations de traitement ;
- les concessions dues au titre de la location du site, le cas échéant, ou de la location des équipements nécessaires à l'exploitation des PRF ;
- l'exploitation effective des PRF : collecte des déchets depuis les navires, transport des déchets depuis les PRF pour traitement définitif, maintenance et nettoyage des PRF, charges de personnel, y compris les heures supplémentaires, fourniture d'électricité, analyse des déchets et assurances ;
- le prétraitement des déchets d'exploitation des navires : préparation pour la valorisation, le recyclage ou l'élimination, y compris la collecte séparée et/ou un tri supplémentaire des déchets ;
- les coûts d'administration : facturation, délivrance des reçus de livraison de déchets pour les navires, communication de rapports, etc.

79. Les coûts directs peuvent être influencés par la disponibilité ou non d'une infrastructure de traitement des déchets : les ports qui se situent à proximité de grands centres industriels peuvent bénéficier d'un accès plus simple à des installations de traitement des déchets à terre (par ex. usines d'incinération et/ou sites d'enfouissement), d'où des coûts de traitement des déchets d'exploitation des navires réduits par la possibilité de traiter des volumes plus importants, ainsi que des coûts de transport moins élevés.

5.1.2 Coûts indirects

80. Les coûts indirects sont les coûts administratifs induits par la gestion du système de collecte des déchets d'exploitation des navires dans le port, notamment :

- le développement et l'approbation du plan de réception et traitement des déchets du port, avec tous les audits (financiers) du plan et sa mise en œuvre ;
- la mise à jour du plan de réception et de traitement des déchets du port, y compris les charges de personnel et honoraires des consultants le cas échéant ;
- l'organisation des procédures de consultation pour l'évaluation (la réévaluation) du plan de réception et traitement des déchets du port ;
- la gestion des systèmes de notification préalable de dépôt des déchets et de recouvrement des coûts, y compris l'application de redevances revues à la baisse pour les « navires verts », la mise à disposition de systèmes TIC au niveau du port, les analyses statistiques et les charges de personnel associées ;
- l'organisation de procédures d'achat publiques pour la mise à disposition de PRF, ainsi que la délivrance des autorisations nécessaires pour la mise à disposition de PRF ;
- la communication d'informations aux utilisateurs du port via la distribution de brochures, la mise en place d'une signalétique et d'affiches dans le port, ou la publication des informations sur le site Web du port et la consignation électronique des informations, tel que prescrit par l'article 5 de la directive 2019/XX de l'UE (informations qui doivent être mises à la disposition de tous les usagers des ports) ;
- l'administration des plans de gestion des déchets : filières à responsabilité élargie des producteurs (REP), recyclage, et sollicitation et mise en œuvre de fonds nationaux/régionaux ; et

- les autres coûts administratifs : contrôle des exemptions et consignation électronique de ces informations tel que prévu par l'article 9 de la directive 2019/XX de l'UE (exemptions pour les navires qui effectuent des transports maritimes réguliers assortis d'escales fréquentes et qui ont passé un arrangement en vue du dépôt des déchets d'exploitation des navires).

5.2 Revenus

81. Les revenus correspondent au produit net des plans de gestion des déchets et fonds nationaux/régionaux disponibles, notamment :

- les bénéfices financiers nets issus des filières à responsabilité étendue des producteurs (REP) ;
- les autres revenus nets issus de la gestion des déchets, comme les plans de recyclage ;
- les financements au titre du Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP) ; et
- d'autres financements ou subventions mis à la disposition des ports pour la gestion des déchets et la pêche.

82. Les revenus nets dépendent non seulement de l'existence d'un marché pour les déchets recyclés ou les ressources de récupération (qui peut être stimulé et soutenu par un cadre réglementaire favorisant l'économie circulaire), mais aussi de l'application de filières REP et de financements nationaux/internationaux.

5.3 La notion de « coût raisonnable »

83. L'article 10(f) du Plan régional pour la gestion des déchets en Méditerranée prévoit que les Parties contractantes à la Convention de Barcelone s'engagent à étudier et mettre en œuvre, dans la mesure du possible, les mesures permettant d'appliquer des « *coûts raisonnables* » pour l'utilisation des PRF ou, le cas échéant, d'appliquer un système « sans redevance spéciale à acquitter ».

84. L'expression « coût raisonnable » est également utilisée dans les lignes directrices de l'OMI :

- au paragraphe 6.3 des Directives de 2017 pour la mise en œuvre de l'annexe V de MARPOL (résolution MEPC.295(71)) de l'OMI : « Les gouvernements sont invités à examiner les moyens dont ils disposent pour réduire cette charge et, par-là, contribuer à garantir que les ordures livrées au port sont effectivement reçues et évacuées de façon convenable à *des coûts raisonnables* ou sans imposition de redevances spéciales aux différents navires » ;
- dans le paragraphe 5.2 des Directives visant à garantir l'adéquation des installations portuaires de réception des déchets de l'OMI de 2010 (résolution MEPC.83(44)), il est mentionné que « la simple mise à disposition des installations, qui ne sont alors pas entièrement utilisées, ne signifie pas nécessairement qu'elles sont adéquates. Un emplacement peu pratique, des procédures compliquées, une accessibilité limitée et un coût *déraisonnablement* élevé pour le service fourni sont autant de facteurs qui peuvent dissuader les usagers d'utiliser les installations de réception. »

85. Ni le Plan régional pour la gestion des déchets marins en Méditerranée ni les Directives de l'OMI pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL ne donnent de plus amples détails sur la manière dont il faut comprendre cette notion de « coût raisonnable ».

86. L'expression « coût raisonnable » en soi est très subjective et peut être interprétée selon plusieurs angles. Par exemple :

- cela dépend du point de vue : un coût qui peut être perçu comme très « raisonnable » pour une autorité portuaire ou une PRF peut être considéré comme « déraisonnable » par le propriétaire du navire, l'exploitant ou l'agent ;
- les différentes pratiques appliquées dans le secteur de la gestion des déchets peuvent avoir un impact : par ex. l'application de normes plus strictes pour le recyclage ou le traitement de certains types de déchets peut entraîner des coûts plus élevés, ce qui par répercussion peut changer la perception de ce qui est « raisonnable » ou non. Dans certains pays, des normes de gestion des déchets plus strictes peuvent être la règle, entraînant des coûts plus élevés de réception des déchets d'exploitation des navires dans les ports. Ceci peut être perçu comme « déraisonnable » par rapport aux normes plus laxistes appliquées par d'autres ports/pays ;

- c) le nombre de navires faisant escale, et donc le volume de déchets déposés, peuvent se répercuter sur la perception du « coût raisonnable », même au sein d'un même port : dans certains pays, les terminaux portuaires doivent également jouer le rôle de PRF pour les navires faisant escale. Un terminal/une PRF enregistrant un nombre restreint de navires y faisant escale (et donc un volume moindre de déchets déposés) pourra avoir les mêmes coûts indirects (et en partie aussi directs) qu'un terminal/une PRF fréquenté par un grand nombre de navires. Si un coût comparable pour la collecte et le traitement des déchets d'exploitation des navires doit être couvert par une redevance sur les déchets perçue auprès d'un nombre plus limité de navires, cette redevance sera mécaniquement plus élevée, et pourra être perçue comme déraisonnable.

87. Il est donc impossible de définir un chiffre absolu correspondant à un « coût raisonnable », ni en valeur monétaire ni en % du coût total d'une escale dans un port pour les navires.

88. Un certain nombre de points importants méritent néanmoins une attention particulière :

- a) Le coût de dépôt des déchets d'exploitation des navires dans une PRF ne représentant, en règle générale, qu'une fraction du coût total d'un navire (i.e. pilotes, remorqueurs, chargement/déchargement, taxes portuaires, etc.), une ventilation du coût des PRF entre l'ensemble des navires faisant escale dans le port/terminal, qu'ils utilisent ou non les installations (i.e. application d'un système de redevance avec une redevance indirecte, que le navire procède au dépôt de déchets dans les PRF ou non, tel que requis par la directive 2019/XX de l'UE) n'aura qu'un impact limité sur le coût total pour le navire. Répartir le coût total des PRF d'un port sur l'ensemble de ses usagers réduit le coût supporté par chaque navire individuel et le sentiment d'un coût « déraisonnable » ;
- b) Pour éviter les discussions et malentendus sur ce qui est perçu comme un « coût raisonnable » ou non, la transparence est essentielle. Parfois, l'exploitant du navire ou l'agent ne sait pas précisément ce que recouvre le versement de la redevance sur les déchets : ils sont tenus de s'en acquitter, mais ne disposent d'aucune information sur ce que cela implique, i.e. ils ne savent pas que le versement de cette redevance leur donne le droit de déposer une certaine quantité de déchets d'exploitation sans frais supplémentaires (système NSF), ou qu'ils peuvent bénéficier d'un remboursement intégral ou partiel en cas de dépôt dans une PRF. Et s'il existe d'autres frais (directs), cela doit être exposé de manière transparente. Il est à noter que dans son article 8.6, la directive 2019/XX de l'UE fait explicitement référence au problème de la transparence et au fait que les redevances et la base sur laquelle elles ont été calculées doivent être mises à disposition des usagers du port ;
- c) Il est important de garantir une transparence maximum sur la manière dont les déchets collectés sont traités : un degré de traitement élevé (i.e. un meilleur recyclage) peut impliquer un coût plus élevé, qui pourra être parfaitement acceptable pour le propriétaire ou l'exploitant du navire, et ne sera donc pas nécessairement perçu comme « déraisonnable » ;
- d) La collecte et le traitement de certains types de déchets, par ex. les déchets dangereux, peuvent impliquer des coûts plus élevés, et donc entraîner des redevances plus élevées sur les déchets. Ces éléments doivent également être communiqués de manière appropriée aux usagers du port ;
- e) Pour certains types de trafic spécifiques, notamment le transport maritime à courte distance ou les navires de croisière, une redevance différenciée peut être envisagée, prenant en compte toutes les spécificités de ce trafic :
- dans le cas du transport maritime à courte distance, les navires font des trajets relativement plus courts avec des escales fréquentes, donc, en principe, ces navires ont de multiples opportunités de déposer leurs déchets dans des PRF. Il est par conséquent acceptable que les navires transportent à leur bord de petites quantités de déchets et ne soient ainsi pas tenus de s'acquitter d'une redevance « totale » sur les déchets ;
 - les navires de croisière produisent de grandes quantités d'ordures entraînant des coûts de collecte et de traitement plus élevés, qui peuvent être répercutés sur la redevance applicable aux déchets ;
- f) Dans le cas des « navires verts » (où la conception, les équipements et l'exploitation du navire démontrent que le navire génère des quantités réduites de déchets et qu'il gère ses déchets de manière durable et respectueuse de l'environnement), les ports peuvent instaurer un système de remise.

6. RECOMMANDATIONS POUR L'APPLICATION DE SYSTÈMES DE RECOUVREMENT DES COÛTS DANS LES PORTS ET LES MARINAS EN MÉDITERRANÉE

89. Au regard des éléments étudiés et des conclusions des études, analyses et évaluations à la base de l'étude reposant sur une revue de la documentation sur les meilleures pratiques existantes en Méditerranée ainsi que dans d'autres mers régionales européennes pour l'application des systèmes de facturation raisonnable des prestations des installations de réception portuaires et du système « sans redevance spéciale à acquitter » (REMPEC, 2018), en tenant compte des bonnes pratiques observées au niveau des systèmes de redevance dans les ports sur Internet et en considération des exigences de la directive 2019/XX de l'UE, il est possible de formuler un certain nombre de recommandations sur les systèmes de recouvrement des coûts. Elles sont exposées ci-après par type de port et type de déchets MARPOL.

90. Pour les ports de l'UE, les exigences suivantes de la directive 2019/XX de l'UE doivent être avancées :

- application d'un système de redevance indirecte pour les ordures (Annexe V de MARPOL, autres que les résidus de cargaison), soit à 100 % ou sur des volumes raisonnables ;
- pour les autres types de déchets qui sont déposés par les navires faisant habituellement escale au port : application d'une redevance indirecte, sans égard à l'utilisation effective de la PRF, qui couvre tous les coûts administratifs indirects et une partie significative des coûts d'exploitation directs (comme défini dans l'Annexe 4 de la directive 2019/XX de l'UE), ce qui doit représenter au moins 30 % des coûts directs totaux pour le dépôt effectif de déchets au cours de l'année précédente ;
- transparence maximum concernant le droit de dépôt ou de remboursement ;
- transparence maximum concernant le traitement des déchets en aval.

Pour les ports en dehors de l'UE, ces éléments peuvent être avancés comme des recommandations d'ordre général.

91. Il convient néanmoins de garder à l'esprit qu'encourager le dépôt des déchets des navires dans une PRF implique la combinaison de différents éléments :

- l'existence et l'accessibilité des PRF ;
- le caractère adéquat des PRF, notamment en termes de prix et de niveau de service ;
- la taille du port ;
- les types de trafic, y compris le trafic saisonnier ;
- les volumes de déchets normalement déposés par les navires ;
- la gestion des déchets en aval et les options de recyclage.

92. Outre les recommandations suivantes, il est donc possible que d'autres types de systèmes de recouvrement des coûts soient à la fois efficaces et rentables dans un port. Il peut également être noté que des plans d'inspections adaptés contribueraient de manière positive à l'utilisation des PRF.

6.1 Recommandations pour les systèmes de recouvrement des coûts dans les ports maritimes marchands

6.1.1 Déchets visés par l'Annexe I de MARPOL

93. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe I de MARPOL :

- a) Les déchets d'hydrocarbures liquides tels que les boues ou les eaux de cales polluées peuvent être entreposés à bord relativement facilement dans des réservoirs dédiés. Ces réservoirs pouvant afficher une capacité assez élevée, les navires peuvent rester en mer relativement longtemps avant qu'un dépôt dans une PRF ne soit nécessaire.
- b) Lorsque le navire est équipé d'une technologie de séparation des eaux de cale, comme un séparateur eau-hydrocarbures (OS), pouvant réduire le volume d'eaux de cale de 65 à 85 %, le délai avant dépôt dans une PRF peut même être prolongé.
- c) Le dépôt de déchets d'hydrocarbures liquides est une opération complexe qui exige des équipements dédiés (réservoirs et canalisations) et une grande capacité de pompage. La livraison d'eaux de cale polluées et/ou de boues pouvant prendre du temps, les opérateurs de navires préfèrent éviter de déposer de petites quantités dans chaque port d'escale, et le faire plutôt uniquement :

- a. lorsque la capacité de stockage restante dans les réservoirs est trop limitée pour couvrir la quantité de déchets d'hydrocarbures qui sera produite lors du voyage suivant ; ou
 - b. lorsqu'un niveau de service de collecte optimum peut être assuré par une PRF dans un port donné.
- d) Il ressort que les compagnies maritimes cherchent à optimiser leurs dépôts de déchets afin de réduire les coûts afférents. Selon les informations recueillies auprès des opérateurs de PRF, les déchets d'hydrocarbures, qui ont parfois une valeur commerciale, sont généralement stockés à bord pour être déposés dans les PRF d'un port offrant les conditions de commercialisation les plus favorables (par rapport au cours des hydrocarbures, à la demande en déchets d'hydrocarbures, etc.). Ces conditions peuvent exister au sein de l'UE, mais aussi en dehors.
- e) Une fois la cargaison déchargée au terminal, les résidus de cargaison restent généralement entre les mains du propriétaire de la cargaison, car ils présentent souvent une valeur économique. De ce fait, ces résidus ne sont le plus souvent pas inclus dans les systèmes de recouvrement des coûts et l'application d'une redevance indirecte. Les frais liés au dépôt des résidus de cargaison sont payés directement par l'utilisateur de la PRF, tel que prévu dans les accords contractuels entre les parties concernées ou dans d'autres conventions locales.
94. Considérant le résultat des évaluations des systèmes de recouvrement des coûts :
- a) Une augmentation constante des dépôts de déchets d'hydrocarbures dans les systèmes de redevances ADM/de caution a été observée. En d'autres termes, dans les ports appliquant ces systèmes, un nombre comparable de navires déposent en moyenne plus de déchets visés par l'Annexe I de MARPOL qu'auparavant.
 - b) Les autres systèmes de recouvrement des coûts ne révèlent pas de tendance comparable à la hausse.

Recommandation :

- Pour les déchets d'hydrocarbures générés par les navires (eaux de cale, boues, huile usagée) : application d'un système ADM, avec une redevance indirecte fixe complétée par une partie remboursable (caution) ou une pénalité (en cas de non dépôt).
- Pour les résidus de cargaisons et eaux de lavage visés par l'Annexe I de MARPOL : en règle générale, la livraison des résidus de cargaison et eaux de lavage est facturée directement, en fonction du volume de déchets livré.

6.1.2 Déchets visés par l'Annexe II de MARPOL

95. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe II de MARPOL :
- a) Une fois la cargaison déchargée au terminal, les résidus de cargaison restent généralement entre les mains du propriétaire de la cargaison, car ils présentent souvent une valeur économique. De ce fait, ces résidus ne sont le plus souvent pas inclus dans les systèmes de recouvrement des coûts et l'application d'une redevance indirecte.
 - b) Les frais liés au dépôt des résidus de cargaison sont payés directement par l'utilisateur de la PRF, tel que prévu dans les accords contractuels entre les parties concernées ou dans d'autres conventions locales.
 - c) Les résidus de cargaison incluent également les restes de substances liquides nocives après les opérations de lavage auxquelles les normes de rejet MARPOL s'appliquent et qui, dans certaines conditions, telles que décrites dans les Annexes MARPOL, ne doivent pas nécessairement être déposées au port pour éviter des coûts inutiles pour les navires et un encombrement des ports.
 - d) En principe, seuls les navires de transport en vrac (vrac sec et liquide) peuvent produire des résidus de cargaison ou des eaux de lavage contenant des résidus de cargaison. Il ne semble donc pas équitable d'appliquer un système de redevance indirecte pour ce type de déchets et de répartir le coût de la collecte et du traitement sur l'ensemble des usagers du port (et donc aussi sur ceux qui ne produisent pas de résidus de cargaison).

96. Considérant le résultat des évaluations des systèmes de recouvrement des coûts :

- Les systèmes de redevances indirectes couvrant les résidus de cargaisons ne sont appliqués que dans de rares cas bien spécifiques (par ex. dans les ports relativement modestes ne disposant que de quelques terminaux dédiés) ;
- Il est à noter que, selon la directive 2019/XX de l'UE, les États membres de l'UE peuvent encourager le dépôt de résidus de lavage des citernes contenant des substances flottantes persistantes à haute viscosité en proposant des incitations financières appropriées.

Recommandation : Application d'un système de redevance directe, en fonction du volume de déchets déposés dans les PRF

6.1.3 Déchets visés par l'Annexe IV de MARPOL

97. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe IV de MARPOL :

- a) Les navires marchands sont dans la majorité des cas équipés de réservoirs de retenue des eaux usées, offrant la capacité nécessaire pour conserver le volume d'eaux usées produites pendant l'exploitation du navire et par le nombre de personnes à bord. Donc, selon la capacité de ces réservoirs, il n'est pas forcément nécessaire pour le navire de déposer ses eaux usées dans une PRF.
- b) Certains navires sont équipés de stations de traitement des eaux usées homologuées. Dans ce cas, les navires ne sont tenus de décharger les effluents produits que lorsqu'ils sont au port (où le rejet leur est souvent interdit), alors que lorsqu'ils naviguent, toutes les eaux usées (si elles sont correctement traitées) peuvent être légalement rejetées en continu en mer. Ainsi, les navires ne déchargent pas tous leurs eaux usées dans une PRF et les volumes annuels d'eaux usées déchargées dans les PRF des ports peuvent être relativement faibles.

98. Considérant le résultat des évaluations des systèmes de recouvrement des coûts :

- a) Les ports appliquant un système NSF/sans limites réceptionnent des volumes d'eaux usées comparativement plus élevés que les ports appliquant d'autres systèmes de recouvrement des coûts.
- b) Il a été conclu que le type de système de recouvrement des coûts n'était pas le facteur déterminant du niveau de dépôt des eaux usées, et que cela était plus lié au contexte régional (par ex. les efforts de l'HELCOM en mer Baltique, qui est une Zone spéciale au titre de l'Annexe IV de MARPOL).

Recommandation : Selon le trafic habituel et prévu dans le port (volumes d'eaux usées normalement déposés), application d'un système NSF sans limites ou avec des volumes raisonnables.

6.1.4 Déchets visés par l'Annexe V de MARPOL

6.1.4.1 Ordures (Annexe V de MARPOL, déchets autres que les résidus de cargaison)

99. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe V de MARPOL :

- a) La production d'ordures est nécessairement proportionnelle au nombre de personnes à bord d'un navire. Et comme chaque navire transporte à son bord un équipage et/ou des passagers, il produit inévitablement des ordures.
- b) Ces ordures peuvent, au bout de quelque temps, dégager une odeur incommodante, notamment si elles contiennent des ordures ménagères et emballages alimentaires. Comme il est interdit de rejeter des ordures en mer (à l'exception des déchets alimentaires, sous certaines conditions bien précises), l'équipage des navires préfère généralement, pour des raisons d'hygiène, éviter de conserver ces ordures à bord et, notamment après de longs voyages, les déposer dans les ports d'escale.
- c) Les ordures produites par les navires sont relativement comparables aux ordures municipales produites par chaque ville ou port. Par conséquent, les moyens de collecte (camions à ordures, bennes, conteneurs de déchets) pour ce type de déchets sont relativement peu coûteux (en particulier comparés à certains déchets chimiques) et facilement disponibles.

- d) Si l'appendice II de l'Annexe V MARPOL prévoit différentes catégories⁹ d'ordures à regrouper dans le Registre des ordures, elle n'impose pas de séparation à bord de ces types de déchets. Par ailleurs, l'Annexe V de MARPOL n'impose pas non plus la séparation des ordures dangereuses des ordures non dangereuses. En conséquence, le coût de collecte et de traitement des ordures mélangées dépend non seulement du volume d'ordures déposées, mais aussi du volume de déchets dangereux (car le coût de leur prise en charge et de leur traitement est nettement plus élevé).

100. Considérant le résultat des évaluations des systèmes de recouvrement des coûts :

- a) Il a été observé que des volumes inférieurs de déchets étaient livrés dans les ports qui facturent en fonction des volumes de dépôts que dans les ports ayant mis en place des systèmes de redevances indirectes.
- b) Si ces niveaux étaient relativement faibles jusqu'en 2008, ces dernières années une tendance à la hausse s'est clairement dessinée dans les ports appliquant des systèmes NSF/. Cette conclusion est conforme avec le fait que les systèmes de recouvrement des coûts NSF/ constituent une incitation au dépôt dans le port.
- c) La directive 2019/XX de l'UE prévoit l'obligation d'implémenter un système de recouvrement des coûts à 100 % indirect pour les déchets visés par l'Annexe V de MARPOL autres que les résidus de cargaison. Cette redevance 100 % indirecte garantit un droit de dépôt sans autres frais en fonction du volume de déchets déposés, hormis lorsque ce volume dépasse la capacité de stockage dédié maximum tel que précisé dans le formulaire de l'Annexe 2¹⁰ de la directive 2019/XX de l'UE.
- d) S'il est généralement perçu que le système NSF à 100 %, en plus d'être transparent et relativement simple à gérer, présente l'avantage de dissuader largement le rejet d'ordures en mer, on lui reproche aussi parfois¹¹ de ne pas offrir une incitation claire pour les navires à réduire le volume de déchets produits à bord. Deux options peuvent contrer cela :
- Pour les ports en dehors de l'UE : des volumes limités inclus dans le NSF (quantités raisonnables) ; ou
 - Des redevances sur les déchets moins élevées pour les navires produisant un volume moindre de déchets.

Recommandation :

- Pour les ports de l'UE : système 100 % NSF
- Pour les ports en dehors de l'UE : système 100 % NSF ou NSF avec volumes raisonnables

6.1.4.2 *Résidus de cargaison visés par l'Annexe V de MARPOL*

101. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe V de MARPOL :

- a) Une fois la cargaison déchargée au terminal, les résidus de cargaison restent généralement entre les mains du propriétaire de la cargaison. De ce fait, ces résidus ne sont le plus souvent pas inclus dans les systèmes de recouvrement des coûts et l'application d'une redevance indirecte.
- b) Les frais liés au dépôt des résidus de cargaison sont payés directement par l'utilisateur de la PRF, tel que prévu dans les accords contractuels entre les parties concernées ou dans d'autres conventions locales.
- c) En dehors des zones spéciales visées par l'Annexe V de MARPOL, les résidus de cargaison qui ne sont pas considérés comme nocifs pour le milieu marin peuvent, dans certaines conditions, être légalement rejetés en mer. Néanmoins, la mer Méditerranée étant une zone spéciale au titre 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 que si :

⁹ Plastiques (catégorie A), Déchets alimentaires (B), Déchets domestiques (C), Huiles de cuisson (D), Cendres d'incinération (E), Déchets d'exploitation (F), Carcasses d'animaux (G), Appareils de pêche (H) et E-déchets (I).

¹⁰ Format normalisé de notification préalable du dépôt de déchets dans les installations de réception portuaires.

¹¹ M. Jordi Vila (Autorité du port de Barcelone) dans sa présentation du NSF dans le port de Barcelone, proposée lors d'une réunion du sous-groupe PRF de l'European Sustainable Shipping Forum (ESSF), le 30/09/2015 à Bruxelles.

- a. à la fois le port de départ et le prochain port d'escale se trouvent dans la zone spéciale et que le navire ne naviguera 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).
- d) L'Annexe V de MARPOL n'impose pas que les résidus de cargaison non nocifs pour le milieu marin (également contenus dans les eaux de lavage après les opérations de nettoyage) soient déchargés au port, afin d'éviter des coûts opérationnels inutiles pour les navires et un encombrement des ports.
- e) En principe, seuls les navires de transport en vrac (vrac sec et liquide) peuvent produire des résidus de cargaison ou des eaux de lavage contenant des résidus de cargaison. Il ne semble donc pas équitable d'appliquer un système de redevance indirecte pour ce type de déchets, et de répartir le coût de la collecte et du traitement sur l'ensemble des usagers du port (et donc aussi sur ceux qui ne produisent pas de résidus de cargaison).

102. Considérant le résultat des évaluations des systèmes de recouvrement des coûts :

- Les systèmes de redevances indirectes incluant les résidus de cargaison n'ont été appliqués que dans de très rares cas, bien spécifiques (i.e. dans des ports plutôt de taille modeste, ne disposant que de quelques terminaux dédiés).

Recommandation : Application d'un système de redevances directes, en fonction des volumes de déchets déposés dans les PRF
--

6.1.5 Déchets visés par l'Annexe VI de MARPOL

103. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe VI de MARPOL :

- a) L'Annexe VI de MARPOL couvre les déchets issus des systèmes d'épuration des gaz d'échappement (boue d'épurateur) et les substances qui appauvrissent la couche d'ozone. Ces dernières étant essentiellement gérées par des chantiers de réparation, elles ne sont pas incluses dans les systèmes de redevances.
- b) Comme l'Annexe VI de MARPOL n'impose pas l'utilisation d'épurateurs, les navires ne produisent pas tous ce type de déchets. Et même si l'on anticipe une augmentation de ces déchets à l'avenir, les boues de lavage de gaz ne sont actuellement produites que dans des quantités limitées, car assez peu de navires sont aujourd'hui équipés d'épurateurs.

104. Considérant le résultat des évaluations des systèmes de recouvrement des coûts :

- Des systèmes de redevances ne sont appliqués aux déchets des épurateurs que dans quelques rares cas. En raison des volumes limités de déchets, des systèmes de redevances directes sont appliqués dans la plupart des cas.

Recommandation : Application d'un système de redevance directe, en fonction du volume de déchets déposés dans les PRF
--

6.2 Ports de croisière/passagers

6.2.1 Déchets visés par l'Annexe I de MARPOL

105. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe I de MARPOL :

- a) Les déchets d'hydrocarbures liquides comme les boues et les eaux de cale polluées peuvent être relativement facilement stockés à bord dans des réservoirs dédiés. La capacité de ces réservoirs peut être assez importante, permettant aux navires de couvrir de longues distances avant d'avoir à les vider dans une PRF.
- b) Lorsque le navire est équipé d'une technologie de séparation des eaux de cale, comme un séparateur eau-hydrocarbures (OS), pouvant réduire le volume d'eaux de cale de 65 à 85 %, le délai avant dépôt dans une PRF peut même être prolongé.
- c) Le dépôt de déchets d'hydrocarbures liquides est une opération complexe qui exige des équipements dédiés (réservoirs et canalisations) et une grande capacité de pompage. La livraison d'eaux de cale polluées et/ou de boues pouvant prendre du temps, les opérateurs de

navires préfèrent éviter de déposer de petites quantités dans chaque port d'escale, et le faire plutôt uniquement :

- a. lorsque la capacité de stockage restante dans les réservoirs est trop limitée pour couvrir la quantité de déchets d'hydrocarbures qui sera produite lors du voyage suivant ; ou
 - b. lorsqu'un niveau de service de collecte optimum peut être assuré par une PRF dans un port donné.
- d) Il ressort que les compagnies maritimes cherchent à optimiser leurs dépôts de déchets afin de réduire les coûts afférents. Selon les informations recueillies auprès des opérateurs de PRF, les déchets d'hydrocarbures, qui ont parfois une valeur commerciale, sont généralement stockés à bord pour être déposés dans les PRF d'un port offrant les conditions de commercialisation les plus favorables (par rapport au cours des hydrocarbures, à la demande en déchets d'hydrocarbures, etc.). Ces conditions peuvent exister au sein de l'UE, mais aussi en dehors.
- e) Les ports de navires de croisière/passagers sont fortement marqués par un trafic saisonnier (pic de fréquentation à la haute saison), ce qui se répercute aussi sur les volumes de déchets déposés.

106. Considérant le résultat des évaluations des systèmes de recouvrement des coûts :

- a) Une augmentation constante des dépôts de déchets d'hydrocarbures dans les systèmes de redevances ADM/de caution a été observée. En d'autres termes, dans les ports appliquant ces systèmes, un nombre comparable de navires livrent en moyenne plus de déchets visés par l'Annexe I de MARPOL qu'auparavant.
- b) Les autres systèmes de recouvrement des coûts ne révèlent pas de tendance comparable à la hausse.

Recommandation :

Pour les déchets d'hydrocarbures générés par les navires (eaux de cale, boues, huile usagée) : application d'un système ADM, avec une redevance indirecte fixe complétée par une partie remboursable (caution) ou une pénalité (en cas de non dépôt).

Les ports de navires de croisière/passagers connaissant une forte saisonnalité (pics de fréquentation à la haute saison), un système NSF peut également être appliqué pendant ces périodes.

6.2.2 Déchets visés par l'Annexe II de MARPOL

107. Non applicable aux navires de croisière/passagers.

6.2.3 Déchets visés par l'Annexe IV de MARPOL

108. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe IV de MARPOL :

- a) La plupart des navires de croisière sont équipés de réservoirs de retenue des eaux usées, offrant la capacité nécessaire pour conserver le volume d'eaux usées produites pendant l'exploitation du navire et par le nombre de personnes à bord. Selon la capacité de ces réservoirs, il n'est pas forcément nécessaire pour le navire de déposer ses eaux usées dans une PRF.
- b) La plupart des navires de croisière sont équipés de stations de traitement des eaux usées homologuées. Dans ce cas, les navires ne sont tenus de décharger les effluents produits que lorsqu'ils sont au port (où le rejet leur est souvent interdit), alors que lorsqu'ils naviguent, toutes les eaux usées peuvent être légalement rejetées en continu en mer. Ainsi, les navires ne déchargent pas tous leurs eaux usées dans une PRF et les volumes annuels d'eaux usées déchargées dans les PRF des ports peuvent être relativement faibles.
- c) Les ports de navires de croisière/passagers sont fortement marqués par un trafic saisonnier (pic de fréquentation à la haute saison), ce qui se répercute aussi sur les volumes de déchets déposés.

109. Considérant le résultat des évaluations des systèmes de recouvrement des coûts :

- a) Les ports appliquant un système NSF réceptionnent des volumes d'eaux usées comparativement plus élevés que les ports appliquant d'autres systèmes de recouvrement des coûts.

- b) Il a été conclu que le type de système de recouvrement des coûts n'était pas le facteur déterminant du niveau de dépôt des eaux usées, et que cela était plus lié au contexte régional (par ex. les efforts de l'HELCOM en mer Baltique, qui est une Zone spéciale au titre de l'Annexe IV de MARPOL).

Recommandation : Selon le trafic habituel et attendu (haute saison) des navires de croisière et de passagers dans le port, application d'un système NSF

6.2.4 Déchets visés par l'Annexe V de MARPOL

110. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe V de MARPOL :

- a) La production d'ordures est inévitablement liée au nombre de personnes à bord du navire. Par définition, les navires de croisière/passagers transportent des équipages et passagers en nombre important, et donc produisent chacun des quantités non négligeables d'ordures.
- b) Comme il est interdit de rejeter des ordures en mer (à l'exception des déchets alimentaires, sous certaines conditions bien précises), l'équipage des navires préfère généralement, pour des raisons d'hygiène, éviter de conserver ces ordures à bord et, notamment après de longs voyages, les déposer dans une PRF.
- c) Les ordures produites par les navires sont relativement comparables aux ordures municipales produites par chaque ville ou port. Par conséquent, les moyens de collecte (camions à ordures, bennes, conteneurs de déchets) pour ce type de déchets sont relativement peu coûteux (en particulier comparés à certains déchets chimiques) et facilement disponibles.
- d) Si l'appendice II de l'Annexe V MARPOL prévoit différentes catégories¹² d'ordures à regrouper dans le Registre des ordures, elle n'impose pas de séparation à bord de ces types de déchets. Par ailleurs, l'Annexe V de MARPOL n'impose pas non plus le tri des ordures dangereuses des ordures non dangereuses. En conséquence, le coût de collecte et de traitement des ordures mélangées dépend non seulement du volume d'ordures déposées, mais aussi du volume de déchets dangereux (car le coût de leur prise en charge et de leur traitement est nettement plus élevé).
- e) Les exploitants de navires de croisière suivent généralement des normes environnementales strictes et appliquent des plans de gestion des déchets particulièrement pointus dans le secteur maritime, avec notamment la séparation des divers flux de déchets dangereux et non dangereux.

111. Considérant le résultat des évaluations des systèmes de recouvrement des coûts :

- a) Il a été observé que des volumes inférieurs de déchets étaient livrés dans les ports qui facturent en fonction des volumes de dépôts par rapport aux ports ayant mis en place des systèmes de redevances indirectes.
- b) Si ces niveaux étaient relativement faibles jusqu'en 2008, ces dernières années une tendance à la hausse s'est clairement dessinée dans les ports appliquant des systèmes NSF. Cette conclusion est conforme avec le fait que les systèmes de recouvrement des coûts NSF constituent une incitation au dépôt dans le port.
- c) La directive 2019/XX de l'UE prévoit l'obligation d'implémenter un système de recouvrement des coûts à 100 % indirect pour les déchets visés par l'Annexe V de MARPOL autres que les résidus de cargaison. Cette redevance 100 % indirecte garantit un droit de dépôt sans autres frais en fonction du volume de déchets déposés, hormis lorsque ce volume dépasse la capacité de stockage dédié maximum tel que précisé dans le formulaire de l'Annexe 2¹³ de la directive 2019/XX de l'UE.
- d) S'il est généralement perçu que le système NSF à 100 %, en plus d'être transparent et relativement simple à gérer, présente l'avantage de dissuader largement le rejet d'ordures en

¹² Plastiques (catégorie A), Déchets alimentaires (B), Déchets domestiques (C), Huiles de cuisson (D), Cendres d'incinération (E), Déchets d'exploitation (F), Carcasses d'animaux (G), Appareils de pêche (H) et E-déchets (I).

¹³ Format normalisé de notification préalable du dépôt de déchets dans les installations de réception portuaires.

mer, on lui reproche aussi parfois¹⁴ de ne pas offrir une incitation claire pour les navires à réduire le volume de déchets produits à bord. Deux options peuvent contrer cela :

- a. Pour les ports en dehors de l'UE : des volumes limités inclus dans le NSF (quantités raisonnables) ; ou
- b. des redevances sur les déchets moins élevées pour les navires produisant un volume moindre de déchets.

Recommandation :

- Pour les ports de l'UE : système 100 % NSF
- Pour les ports en dehors de l'UE : système 100 % NSF ou NSF avec volumes raisonnables

6.2.5 Déchets visés par l'Annexe VI de MARPOL

112. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe VI de MARPOL :

- a) L'Annexe VI de MARPOL couvre les déchets issus des systèmes d'épuration des gaz d'échappement (boues d'épurateurs) et les substances qui appauvrissent la couche d'ozone. Ces dernières étant essentiellement gérées par des chantiers de réparation, elles ne sont pas incluses dans les systèmes de redevances.
- b) Comme l'Annexe VI de MARPOL n'impose pas l'utilisation d'épurateurs, les navires ne produisent pas tous ce type de déchets. Et même si l'on anticipe une augmentation de ces déchets à l'avenir, les boues de lavage de gaz ne sont actuellement produites que dans des quantités limitées, car assez peu de navires sont aujourd'hui équipés d'épurateurs.

113. Considérant le résultat des évaluations des systèmes de recouvrement des coûts :

- Des systèmes de redevances ne sont appliqués aux déchets des épurateurs que dans quelques rares cas. En raison des volumes limités de déchets, des systèmes de redevances directes sont appliqués dans la plupart des cas.

Recommandation : Application d'un système de redevance directe en fonction du volume de déchets déposés dans les PRF

6.3 Ports de pêche

6.3.1 Déchets visés par l'Annexe I de MARPOL

114. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe I de MARPOL :

- a) Comme les navires de pêche utilisent le plus généralement des carburants plus légers comme le diesel, ils ne produisent pas de boues.
- b) Les déchets d'hydrocarbures liquides comme les eaux de cale polluées peuvent être stockés à bord dans des réservoirs dédiés. Le dépôt dans une PRF dépend dans ce cas de la capacité de stockage de ces réservoirs.
- c) Lorsque le navire est équipé d'une technologie de séparation des eaux de cale, comme un séparateur eau-hydrocarbures (OWS), pouvant réduire le volume d'eaux de cale de 65 à 85 %, le délai avant dépôt dans une PRF peut même être prolongé.

115. Considérant le résultat des évaluations des systèmes de recouvrement des coûts :

- a) Une augmentation constante des dépôts de déchets d'hydrocarbures dans les systèmes de redevances ADM/de caution a été observée. En d'autres termes, dans les ports appliquant ces systèmes, un nombre comparable de navires livrent en moyenne plus de déchets visés par l'Annexe I de MARPOL qu'auparavant.
- b) Toutefois, certains ports de pêche appliquent aussi des systèmes NSF pour les déchets d'hydrocarbures. Cela dépend si le port accueille plus ou moins toujours les mêmes navires avec lesquels il peut conclure un accord spécifique ou bien s'il accueille souvent d'autres navires.

¹⁴ M. Jordi Vila (Autorité du port de Barcelone) dans sa présentation du NSF dans le port de Barcelone, proposée lors d'une réunion du sous-groupe PRF de l'European Sustainable Shipping Forum (ESSF), le 30/09/2015 à Bruxelles.

Recommandation :

- Pour les ports de pêche généralement fréquentés par les mêmes navires et avec lesquels un accord spécifique peut être conclu : NSF
- Visiteurs du port :
 - pour les ports de l'UE : système ADM
 - pour les ports en dehors de l'UE : système ADM ou de redevance directe en fonction du volume de déchets déposés

6.3.2 Déchets visés par l'Annexe II de MARPOL

116. Non applicable aux bateaux de pêche.

6.3.3 Déchets visés par l'Annexe IV de MARPOL

117. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe IV de MARPOL :

Lorsque les bateaux de pêche sont équipés de réservoirs de retenue des eaux usées, le dépôt des eaux usées dans une PRF dépend de la taille de ces réservoirs et de la durée de la campagne de pêche.

118. Considérant le résultat des évaluations des systèmes de recouvrement des coûts :

- a) Les ports appliquant un système NSF réceptionnent des volumes d'eaux usées comparativement plus élevés que les ports appliquant d'autres systèmes de recouvrement des coûts.
- b) Il a été conclu que le type de système de recouvrement des coûts n'était pas le facteur déterminant du niveau de dépôt des eaux usées, et que cela était plus lié au contexte régional (par ex. les efforts de l'HELCOM en mer Baltique, qui est une Zone spéciale au titre de l'Annexe IV de MARPOL).
- c) Aucune des pratiques relatives aux systèmes de recouvrement des coûts évaluées à l'occasion de l'enquête Internet n'incluait de système NSF pour les eaux usées.

Recommandation :

- Pour les ports de l'UE : système ADM
- Pour les ports en dehors de l'UE : système ADM ou de redevance directe en fonction du volume de déchets déposés.

6.3.4 Déchets visés par l'Annexe V de MARPOL

119. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe V de MARPOL :

- a) La production d'ordures est nécessairement proportionnelle au nombre de personnes à bord d'un navire. Et comme chaque navire transporte à son bord un équipage et/ou des passagers, il produit inévitablement des ordures.
- b) Ces ordures peuvent, au bout de quelque temps, dégager une odeur incommodante, notamment si elles contiennent des ordures ménagères et emballages alimentaires. Comme il est interdit de rejeter des ordures en mer (à l'exception des déchets alimentaires, sous certaines conditions bien précises), l'équipage des navires préfère généralement, pour des raisons d'hygiène, éviter de conserver ces ordures à bord et, notamment après de longs voyages, les déposer dans les ports d'escale.
- c) Les ordures produites par les navires sont relativement comparables aux ordures municipales produites par chaque ville ou port. Par conséquent, les moyens de collecte (camions à ordures, bennes, conteneurs de déchets) pour ce type de déchets sont relativement peu coûteux (en particulier comparés à certains déchets chimiques) et facilement disponibles.
- d) Si l'appendice II de l'Annexe V de MARPOL prévoit différentes catégories¹⁵ d'ordures à regrouper dans le Registre des ordures, elle n'impose pas de séparation à bord de ces types de déchets. Par ailleurs, l'Annexe V de MARPOL n'impose pas non plus la séparation des

¹⁵ Plastiques (catégorie A), Déchets alimentaires (B), Déchets domestiques (C), Huiles de cuisson (D), Cendres d'incinération (E), Déchets d'exploitation (F), Carcasses d'animaux (G), Appareux de pêche (H) et E-déchets (I).

ordures dangereuses des ordures non dangereuses. En conséquence, le coût de collecte et de traitement des ordures mélangées dépend non seulement du volume d'ordures déposées, mais aussi du volume de déchets dangereux (car le coût de leur prise en charge et de leur traitement est nettement plus élevé).

- e) Certaines régions ont adopté des plans pour la collecte des « déchets pêchés passivement » (déchets récupérés dans les filets lors des campagnes de pêche). Ce type de déchets étant en principe comparable aux ordures, il peut être collecté dans les ports.

120. Considérant le résultat des évaluations des systèmes de recouvrement des coûts :

- a) Il a été observé que des volumes inférieurs de déchets étaient livrés dans les ports qui facturent en fonction des volumes de dépôts par rapport aux ports ayant mis en place des systèmes de redevances indirectes. Ces dernières années, une tendance à la hausse s'est clairement dessinée dans les ports appliquant des systèmes NSF. Cette conclusion est conforme avec le fait que les systèmes de recouvrement des coûts NSF constituent une incitation au dépôt dans le port.
- b) La directive 2019/XX de l'UE prévoit l'obligation d'implémenter un système de recouvrement des coûts à 100 % indirect pour les déchets visés par l'Annexe V de MARPOL autres que les résidus de cargaison.
- c) S'il est généralement perçu que le système NSF à 100 %, en plus d'être transparent et relativement simple à gérer, présente l'avantage de dissuader largement le rejet d'ordures en mer, on lui reproche aussi parfois¹⁶ de ne pas offrir une incitation claire pour les navires à réduire le volume de déchets produits à bord. Deux options peuvent contrer cela :
- a. Pour les ports en dehors de l'UE : des volumes limités inclus dans le NSF (quantités raisonnables) ; ou
 - b. Des redevances sur les déchets moins élevées pour les navires produisant un volume moindre de déchets
- d) Certaines régions ont adopté des plans pour la collecte des « déchets pêchés passivement » (déchets récupérés dans les filets lors des campagnes de pêche). Ce type de déchets étant en principe comparable aux ordures, il peut être collecté dans les ports. Il n'est toutefois pas recommandé que le coût de collecte et de traitement de ce type de déchets soit couvert par une redevance perçue sur les bateaux de pêche, afin de ne pas dissuader les communautés des ports de pêche de participer à ces plans de récupération des déchets pêchés passivement. Dans la plupart des cas, le coût de la collecte et du traitement des déchets pêchés passivement est pris en charge par des programmes de financement nationaux ou sous-nationaux (subventions).

Recommandation :

- Pour les ports de l'UE : système 100 % NSF, y compris pour les engins de pêche
- Pour les ports en dehors de l'UE : système 100 % NSF ou NSF avec volumes raisonnables, y compris pour les engins de pêche
- Peut être organisé au niveau national ou sous-national
- Les coûts de collecte et de traitement des déchets pêchés passivement peuvent être couverts par des subventions/financements alternatifs au niveau national ou sous-national

6.3.5 Déchets visés par l'Annexe VI de MARPOL

121. Non applicable aux navires de pêche.

6.4 Marinas

6.4.1 Déchets visés par l'Annexe I de MARPOL

122. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe I de MARPOL :

- a) Les yachts utilisent des carburants plus légers comme le diesel et ne produisent donc pas de boues. Les eaux de cale produites sont elles aussi en quantité limitée (selon la taille du bateau).

¹⁶ M. Jordi Vila (Autorité du port de Barcelone) dans sa présentation du NSF dans le port de Barcelone, proposée lors d'une réunion du sous-groupe PRF de l'European Sustainable Shipping Forum (ESSF), le 30/09/2015 à Bruxelles.

- b) Les déchets d'hydrocarbures liquides comme les eaux de cale polluées peuvent être stockés à bord dans des réservoirs dédiés. Le dépôt dans une PRF dépend dans ce cas de la capacité de stockage de ces réservoirs.

123. Considérant le résultat des évaluations des systèmes de recouvrement des coûts :

- a) Une augmentation constante des dépôts de déchets d'hydrocarbures dans les systèmes de redevances ADM/de caution a été observée. En d'autres termes, dans les ports appliquant ces systèmes, un nombre comparable de navires livrent en moyenne plus de déchets visés par l'Annexe I de MARPOL qu'auparavant.
- b) Toutefois, certaines marinas appliquent aussi des systèmes NSF pour les déchets d'hydrocarbures.

Recommandation :

- Pour les membres des clubs nautiques et/ou visiteurs saisonniers des marinas : système 100 % NSF ou NSF avec volumes raisonnables
- Visiteurs quotidiens :
 - pour les ports de l'UE : système ADM
 - pour les ports en dehors de l'UE : système ADM ou à redevance directe en fonction du volume de déchets déposés

6.4.2 Déchets visés par l'Annexe II de MARPOL

124. Non applicable aux bateaux de plaisance.

6.4.3 Déchets visés par l'Annexe IV de MARPOL

125. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe IV de MARPOL :

- Le dépôt des eaux usées dans une PRF dépend de la capacité des réservoirs de retenue et de la durée du voyage.

126. Considérant le résultat des évaluations des systèmes de recouvrement des coûts :

- a) S'il a été conclu que les ports appliquant un système NSF réceptionnent des volumes d'eaux usées comparativement plus élevés que les ports appliquant d'autres systèmes de recouvrement des coûts, les évaluations des systèmes de recouvrement des coûts portaient essentiellement sur les ports maritimes marchands, et pas sur les marinas.
- b) Toutefois, certaines marinas appliquent aussi des systèmes NSF pour les déchets d'hydrocarbures.

Recommandation :

- Pour les membres des clubs nautiques et/ou visiteurs saisonniers des marinas : système 100 % NSF ou NSF avec volumes raisonnables
- Visiteurs quotidiens :
 - pour les ports de l'UE : système ADM
 - pour les ports en dehors de l'UE : système ADM ou à redevance directe en fonction du volume de déchets déposés

6.4.4 Déchets visés par l'Annexe V de MARPOL

127. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe V de MARPOL :

- a) La production d'ordures est nécessairement proportionnelle au nombre de personnes à bord d'un navire. Et comme chaque navire transporte à son bord un équipage et/ou des passagers, il produit inévitablement des ordures.
- b) Les ordures produites par les navires sont relativement comparables aux ordures municipales produites par chaque ville ou port. Par conséquent, les moyens de collecte (camions à ordures, bennes, conteneurs de déchets) pour ce type de déchets sont relativement peu coûteux (en particulier comparés à certains déchets chimiques) et facilement disponibles.

128. Considérant le résultat des évaluations des systèmes de recouvrement des coûts :

- a) S'il a été conclu que les ports appliquant un système NSF réceptionnent des volumes d'ordures comparativement plus élevés que les ports appliquant d'autres systèmes de recouvrement des coûts, les évaluations des systèmes de recouvrement des coûts portaient essentiellement sur les ports maritimes marchands, et pas sur les marinas.
- b) Toutefois, toutes les marinas évaluées dans le cadre de cette étude appliquent des systèmes NSF pour les ordures.

Recommandation :

- Pour les ports de l'UE : système 100 % NSF
- Pour les ports en dehors de l'UE :
 - Système 100 % NSF ou NSF avec volumes raisonnables
 - Visiteurs quotidiens : système ADM ou à redevance directe en fonction du volume de déchets déposés

6.4.5 Déchets visés par l'Annexe VI de MARPOL

129. Non applicable aux bateaux de plaisance.

6.5 Synthèse des recommandations

Type de port/déchets	Système de recouvrement des coûts recommandé
Ports maritimes marchands	
Déchets visés par l'Annexe I de MARPOL	<ul style="list-style-type: none"> • Pour les déchets d'hydrocarbures générés par les navires (eaux de cale, boues, huile usagée) : application d'un système ADM, avec une redevance indirecte fixe complétée par une partie remboursable (caution) ou une pénalité (en cas de non dépôt). • Pour les résidus de cargaisons et eaux de lavage visés par l'Annexe I de MARPOL : en règle générale, la livraison des résidus de cargaison et eaux de lavage est facturée directement, en fonction du volume de déchets livré.
Déchets visés par l'Annexe II de MARPOL	Application d'un système de redevance directe, en fonction du volume de déchets déposés dans les PRF
Déchets visés par l'Annexe IV de MARPOL	Selon le trafic habituel et prévu dans le port (volumes d'eaux usées normalement déposés), application d'un système NSF sans limites ou avec des volumes raisonnables
Déchets visés par l'Annexe V de MARPOL, déchets autres que les résidus de cargaison	<ul style="list-style-type: none"> • Pour les ports de l'UE : système 100 % NSF • Pour les ports en dehors de l'UE : système 100 % NSF ou NSF avec volumes raisonnables
Déchets visés par l'Annexe V de MARPOL, résidus de cargaison	Application d'un système de redevances directes, en fonction des volumes de déchets déposés dans les PRF
Déchets visés par l'Annexe VI de MARPOL	Application d'un système de redevance directe, en fonction du volume de déchets déposés dans les PRF
Ports de croisière/passagers	
Déchets visés par l'Annexe I de MARPOL	<p>Pour les déchets d'hydrocarbures générés par les navires (eaux de cale, boues, huile usagée) : application d'un système ADM, avec une redevance indirecte fixe complétée par une partie remboursable (caution) ou une pénalité (en cas de non dépôt).</p> <p>Les ports de navires de croisière/passagers connaissant une forte saisonnalité (pics de fréquentation à la haute saison), un système NSF peut également être appliqué pendant ces périodes.</p>
Déchets visés par l'Annexe II de MARPOL	N/A

Déchets visés par l'Annexe IV de MARPOL	Selon le trafic habituel et attendu (haute saison) des navires de croisière et de passagers dans le port, application d'un système 100 % NSF ou NSF avec volumes raisonnables
Déchets visés par l'Annexe V de MARPOL	<ul style="list-style-type: none"> • Pour les ports de l'UE : système 100 % NSF • Pour les ports en dehors de l'UE : système 100 % NSF ou NSF avec volumes raisonnables
Déchets visés par l'Annexe VI de MARPOL	Application d'un système de redevance directe en fonction du volume de déchets déposés dans les PRF
Ports de pêche	
Déchets visés par l'Annexe I de MARPOL	<ul style="list-style-type: none"> • Pour les ports de pêche généralement fréquentés par les mêmes navires et avec lesquels un accord spécifique peut être conclu : NSF • Visiteurs du port : système ADM ou de redevance directe en fonction du volume de déchets déposés
Déchets visés par l'Annexe II de MARPOL	N/A
Déchets visés par l'Annexe IV de MARPOL	Système ADM ou de redevance directe en fonction du volume de déchets déposés
Déchets visés par l'Annexe V de MARPOL	<ul style="list-style-type: none"> • Pour les ports de l'UE : système 100 % NSF, y compris pour les engins de pêche • Pour les ports en dehors de l'UE : système 100 % NSF ou NSF avec volumes raisonnables, y compris pour les engins de pêche • Peut être organisé au niveau national ou sous-national • Les coûts de collecte et de traitement des déchets pêchés passivement peuvent être couverts par des subventions/financements alternatifs au niveau national ou sous-national
Déchets visés par l'Annexe VI de MARPOL	N/A
Marinas	
Déchets visés par l'Annexe I de MARPOL	<ul style="list-style-type: none"> • Pour les membres des clubs nautiques et/ou visiteurs saisonniers des marinas : système 100 % NSF ou NSF avec volumes raisonnables • Visiteurs quotidiens : système ADM ou à redevance directe en fonction du volume de déchets déposés
Déchets visés par l'Annexe II de MARPOL	N/A
Déchets visés par l'Annexe IV de MARPOL	<ul style="list-style-type: none"> • Pour les membres des clubs nautiques et/ou visiteurs saisonniers des marinas : système 100 % NSF ou NSF avec volumes raisonnables • Visiteurs quotidiens : système ADM ou à redevance directe en fonction du volume de déchets déposés
Déchets visés par l'Annexe V de MARPOL	<ul style="list-style-type: none"> • Pour les ports de l'UE : système 100 % NSF • Pour les ports en dehors de l'UE : <ul style="list-style-type: none"> ○ Système 100 % NSF ou NSF avec volumes raisonnables ○ Visiteurs quotidiens : système ADM ou à redevance directe en fonction du volume de déchets déposés
Déchets visés par l'Annexe VI de MARPOL	N/A