



Partenariats

# GloLitter

Document guide pour l'élaboration des plans  
de gestion portuaire des déchets





# **Document destiné à servir de guide pour l'élaboration des plans de gestion portuaire des déchets**

**Par**

**Peter Van den dries  
Consultant pour l'OMI  
Bruxelles (Belgique)**

**Publié par**

**l'Organisation maritime internationale  
et**

**re lu par les experts de  
l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture  
Londres, 2022**

*Publié en 2022 par*  
l'unité de coordination du projet de partenariats GloLitter  
Organisation maritime internationale  
4, Albert Embankment, Londres SE1 7SR, Royaume-Uni

© Copyright 2022 Organisation maritime internationale (OMI)  
Photo de couverture © Peter Van den dries  
Relecture par Sally Sargeant  
Composition typographique par Eyetooth Design  
Couverture conçue par Big Sky

**Citation requise :** Outil de connaissance GloLitter :  
*Document destiné à servir de guide pour l'élaboration des plans de gestion portuaire des déchets*

**Clause de non-responsabilité :** Les appellations employées dans la présente publication et la présentation des données dans ce document d'information ne dénotent de la part du Secrétariat de l'Organisation maritime internationale (OMI) aucune prise de position quant au statut juridique d'un pays ou territoire, d'une ville ou zone, ou de ses autorités, ni quant au tracé de ses frontières ou limites. La mention de sociétés ou de produits de fabricants spécifiques, qu'ils soient ou non brevetés, n'entraîne, de la part de l'OMI, aucune approbation ou recommandation desdits produits de préférence à d'autres de nature analogue qui ne sont pas cités. Les opinions exprimées dans ce document d'information sont celles de l'auteur ou des auteurs et ne reflètent pas nécessairement les opinions ou les politiques de l'OMI.

**Droits d'auteur :** Tous droits réservés. Le document ou des extraits du document peuvent être imprimés ou sauvegardés uniquement pour un usage privé, à des fins non commerciales, et ne peuvent toutefois pas être reproduits pour la revente, la diffusion, ou la création de contenu à partir de ceux-ci. Tout contenu du document protégé par les droits d'auteur reste la propriété de l'OMI, détenteur original des droits d'auteur. Les demandes de renseignements doivent être adressées à l'adresse susmentionnée.

### **Préparation du Document destiné à servir de guide pour l'élaboration de plans de gestion portuaire des déchets**

La présente publication, intitulée Document destiné à servir de guide pour l'élaboration de plans de gestion portuaire des déchets, fait partie de la série des outils de connaissance GloLitter et a été financée par le Projet de partenariats GloLitter. Le projet GloLitter est mis en œuvre par l'Organisation maritime internationale (OMI) en collaboration avec l'Organisation pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) et avec l'appui financier initial du gouvernement de la Norvège, par le biais de l'Agence norvégienne de coopération pour le développement (Norad).

Le présent rapport est l'un des outils de connaissance qui contribuent au résultat 1 du projet GloLitter : faire mieux connaître à l'échelle mondiale le problème des déchets plastiques de source marine rejetés dans le milieu marin.

Le présent rapport s'appuie sur les travaux de M. Peter Van den dries, réalisés sous la direction technique et la coordination de l'unité de coordination du projet GloLitter.

# Table des matières

	<i>Page</i>
Résumé .....	vii
<b>Abréviations et acronymes .....</b>	<b>ix</b>
<b>1      Introduction .....</b>	<b>1</b>
1.1     Projet de partenariats GloLitter .....	1
1.2     Portée de l'activité .....	1
<b>2      Objectif d'un plan de gestion portuaire des déchets .....</b>	<b>3</b>
2.1     Renseignements généraux sur la planification de la gestion des déchets .....	3
2.2     Planification de la gestion portuaire des déchets .....	5
2.3     Objectif d'un plan de gestion portuaire des déchets .....	6
2.4     Évaluation, approbation et suivi .....	6
<b>3      Plans de gestion portuaire des déchets: cadre juridique et politique .....</b>	<b>9</b>
3.1     Introduction .....	9
3.2     Cadre réglementaire international applicable à la gestion des déchets provenant des navires : la Convention MARPOL .....	9
3.3     Cadre réglementaire international sur la gestion écologiquement rationnelle des déchets dangereux et des autres déchets : la Convention de Bâle .....	14
3.4     Autres instruments réglementaires pertinents pour la planification de la gestion portuaire des déchets .....	15
3.5     Assurer le caractère adéquat des installations de réception portuaires .....	19
<b>4      Gestion des déchets plastiques provenant des navires .....</b>	<b>25</b>
4.1     Types de déchets produits à bord des navires .....	25
4.2     Quantités de déchets produits à bord des navires .....	26
4.3     Les déchets provenant des navires comme source de déchets marins .....	27
4.4     Gestion des déchets plastiques .....	30
<b>5      Contenu d'un plan de gestion portuaire des déchets .....</b>	<b>35</b>
5.1     Élaboration de plans de gestion portuaire des déchets: introduction .....	35
5.2     Qui est chargé de rédiger le plan de gestion portuaire des déchets .....	36
5.3     Éléments essentiels d'un plan de gestion portuaire des déchets "de base" .....	37
5.4     Éléments facultatifs d'un plan de gestion portuaire des déchets .....	49
5.5     Mesures d'accompagnement .....	50
5.6     Approbation et révision du plan de gestion portuaire des déchets .....	55

---

	<i>Page</i>
<b>6 Modèles de plans de gestion portuaire des déchets . . . . .</b>	57
6.1 Caractéristiques des ports ayant un impact sur le dépôt de déchets par les navires . . . . .	57
6.2 Ports de commerce maritimes, ports de croisière/à passagers . . . . .	58
6.3 Ports de pêche . . . . .	64
6.4 Ports de plaisance . . . . .	66
<b>7 Références utiles . . . . .</b>	69
Déchets dans le milieu marin (généralités) . . . . .	69
Legal and policy framework . . . . .	70
Déchets provenant des navires . . . . .	71
La pêche comme source de déchets en mer . . . . .	71
Économie circulaire . . . . .	73
<b>8 Annexes . . . . .</b>	75
Annexe 1 – Caractéristiques des ports ayant un impact sur le dépôt de déchets par les navires . . . . .	77
Annexe 2 – Modèle de plan de gestion portuaire des déchets pour les ports de pêche . . . . .	85
Annexe 3 – Modèle de plan de gestion portuaire des déchets pour les ports de plaisance . . . . .	90
Annexe 4 – Questionnaire d'évaluation préalable pour les ports de commerce maritimes . . . . .	95
Annexe 5 – Questionnaire d'évaluation préalable pour les ports de pêche . . . . .	104

---

## Figures

---

	<i>Page</i>
<b>Figure 1 :</b> Hiérarchie des déchets .....	4
<b>Figure 2 :</b> Engins de pêche abandonnés, perdus ou rejetés en mer .....	28
<b>Figure 3 :</b> Grands sacs utilisés pour recueillir à bord des déchets de pêche passive au Royaume-Uni .....	34
<b>Figure 4 :</b> Grands sacs utilisés pour recueillir à bord des déchets de pêche passive aux Pays-Bas .....	34
<b>Figure 5 :</b> Exemples d'options possibles pour définir la portée géographique du plan .....	40
<b>Figure 6 :</b> Composition des déchets relevant de l'Annexe V de MARPOL collectés en 2019 dans le port d'Anvers .....	53
<b>Figure 7 :</b> Port Soudan, Soudan .....	59
<b>Figure 8 :</b> Barge de collecte dans le port de Rotterdam (Pays-Bas) .....	61
<b>Figure 9 :</b> Transfert d'eaux usées dans le port de Trelleborg, Suède .....	62
<b>Figure 10 :</b> Réceptacles pour les ordures dans le port de Favignana, Italie .....	65
<b>Figure 11 :</b> Marina di Ragusa, Italy .....	66
<b>Figure 12 :</b> Réceptacles pour les ordures dans la Marina di Ragusa, Italie .....	67

## Tableaux

---

	<i>Page</i>
<b>Tableau 1 :</b> Présentation des Annexes de MARPOL . . . . .	9
<b>Tableau 2 :</b> Types de déchets courants produits à bord des navires . . . . .	25
<b>Tableau 3 :</b> Quantités de déchets relevant de l'Annexe V de MARPOL produits à bord d'un navire. . . . .	26
<b>Tableau 4 :</b> Estimations (1000 tonnes) de la production à bord des déchets relevant de l'Annexe V de MARPOL pour les navires dans les eaux européennes en 2013 par sous-catégories et segments de navires . . . . .	27
<b>Tableau 5 :</b> Déchets produits par les navires et déposés chaque année et "déficit de déchets" qui en résulte . . . . .	29
<b>Tableau 6 :</b> Types, quantité, facteurs et options de gestion des déchets d'exploitation des navires . . . . .	43

## Résumé

Il est généralement reconnu que les déchets plastiques dans le milieu marin représentent une menace pour la santé des océans. Si l'on considère le plus souvent que la majorité des déchets plastiques présents dans les océans du monde provient de sources terrestres, les activités maritimes telles que la pêche et les transports maritimes sont également à l'origine de ces déchets. Les Parties à la Convention MARPOL doivent donc, en tant qu'États du port, s'engager à mettre en place des installations de réception portuaires adaptées aux besoins des usagers, du plus grand navire de commerce au plus petit bateau de plaisance, et sans causer de retard excessif aux navires qui les utilisent.

Les ports et terminaux peuvent également être tenus de satisfaire aux règles nationales, régionales et/ou locales relatives à la gestion et/ou au traitement des déchets, y compris dans le cadre d'une stratégie nationale, régionale ou locale en matière de déchets ayant pour objectif de développer une économie circulaire et efficace dans l'utilisation des ressources.

Néanmoins, on reconnaît généralement qu'il est possible d'améliorer le caractère adéquat des installations portuaires pour la réception des déchets grâce à la mise en place de plans de gestion portuaire des déchets actualisés, notamment lorsque ces plans sont élaborés en consultation avec les parties prenantes concernées. L'objectif principal d'un plan de gestion portuaire des déchets est d'améliorer la disponibilité, l'adéquation et l'utilisation des installations de réception des déchets provenant des navires qui font habituellement escale dans le port. Lorsqu'il est conçu de manière plus exhaustive, un plan de gestion portuaire des déchets peut aussi être envisagé comme un document destiné à servir de guide pour les usagers du port et autres parties prenantes, dans lequel est réuni l'ensemble des éléments, procédures, objectifs et responsabilités liés au transfert, à la collecte, au traitement, au suivi des déchets provenant des navires et au respect des dispositions, y compris pour les résidus de cargaison. Le plan de gestion portuaire des déchets peut également servir à la mise en œuvre des prescriptions et objectifs définis dans une stratégie nationale de gestion des déchets, s'il transpose les objectifs en matière de gestion écologiquement rationnelle des déchets, y compris la transition vers une économie plus circulaire, dans les méthodes et procédures suivies en pratique dans la zone portuaire.

Dans le présent document destiné à servir de guide, on trouvera la description des éléments essentiels et facultatifs qui figurent dans un plan de gestion portuaire des déchets et des indications sur la méthode à suivre pour élaborer les plans en tenant compte des caractéristiques du port. Le présent guide contient également des modèles qui peuvent servir de base pour élaborer un plan de gestion portuaire des déchets dans des ports de commerce et de croisière/à passagers, des ports de pêche et des ports de plaisance.



## Abréviations et acronymes

AESM	Agence européenne pour la sécurité maritime
ALDFG	Engins de pêche abandonnés, perdus ou rejetés
FAO	Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture
GESAMP	Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin
GIA	Alliance mondiale du secteur à l'appui des transports maritimes à faibles émissions de carbone
GISIS	Système mondial intégré de renseignements maritimes
GloLitter	Projet de partenariats GloLitter
ISO	Organisation internationale de normalisation
JB	Jauge brute
KIMO	Kommunernes International Miljøorganisation (Organisation internationale pour l'environnement des collectivités locales)
MARPOL	Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires
MEPC	Comité de la protection du milieu marin
OMI	Organisation maritime internationale
ONG	Organisation non gouvernementale
OVAM	Agence flamande des déchets (Belgique)
PVC	Polychlorure de vinyle
PE	Polyéthylène
PEID	Petits États insulaires en voie de développement
PP	Polypropylène
PRFD	Base de données sur les installations portuaires de réception
REMPEC	Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle
SOLAS	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
TEP	Polytéraphthalate d'éthylène
UE	Union européenne
VLCC	Superpétroliers



## 1 Introduction

### 1.1 Projet de partenariats GloLitter

Le projet de partenariats GloLitter a reçu l'appui financier initial du gouvernement de la Norvège, il est mis en œuvre par l'Organisation maritime internationale (OMI) en collaboration avec l'Organisation pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) avec pour objectif la réduction et la prévention des déchets plastiques dans le milieu marin produits par les secteurs des transports maritimes et de la pêche. Ce projet mondial aide trente pays en développement, répartis sur cinq régions, à recenser les possibilités en matière de prévention et de réduction des déchets marins.

Pour réaliser les objectifs du projet GloLitter, l'action menée est axée sur plusieurs domaines recensés dans le Plan d'action de l'OMI visant à traiter le problème des déchets plastiques rejetés dans le milieu marin par les navires et dans les Directives volontaires de la FAO sur le marquage des engins de pêche. Le projet permet de renforcer les capacités des gouvernements et des autorités portuaires et de lancer des réformes sur le plan juridique, politique et institutionnel à l'échelle du pays. Il permet de mettre au point des dispositifs qui assurent la durabilité et de renforcer la coopération régionale pour aider les secteurs des transports maritimes et de la pêche à réduire leur utilisation du plastique à l'avenir.

Ce projet favorise les mesures à l'échelle mondiale visant à démontrer et mettre à l'essai les meilleures pratiques qui permettent de traiter le problème des déchets plastiques rejetés dans le milieu marin et il améliore la gestion des connaissances et l'échange d'informations à l'échelle mondiale afin d'atteindre ses objectifs. La structure des partenariats comprend trois niveaux, pour faire intervenir des partenaires à l'échelle mondiale, régionale et nationale, et représenter les gouvernements, le secteur maritime et les organisations non gouvernementales.

### 1.2 Portée de l'activité

Le projet de partenariats GloLitter a pour objectif global d'aider les pays en développement à mettre en œuvre efficacement les cadres réglementaires internationaux et contrôler leur application, et de favoriser les meilleures pratiques pour la prévention, la réduction et la maîtrise des déchets plastiques rejetés dans le milieu marin, notamment les déchets plastiques de source marine rejetés dans le milieu marin, en s'appuyant sur le renforcement des capacités, l'élaboration de politiques, la planification de mesures, les mesures pratiques pour réduire les immersions d'engins de pêche et les avancées législatives; l'ensemble ayant pour but de renforcer les initiatives internationales visant à lutter contre les déchets plastiques rejetés dans le milieu marin.

L'élaboration de ce document destiné à servir de guide s'inscrit dans le cadre du résultat 1 du projet GloLitter : faire mieux connaître le problème des déchets plastiques de source marine rejetés dans le milieu marin, en s'appuyant sur l'activité visant à élaborer un modèle de "plan de gestion portuaire des déchets" accompagné d'orientations, qui seront ensuite utilisés par les ports participants, avec la possibilité de les adapter aux exigences spécifiques de leurs ports.

Le présent document destiné à servir de guide donne une vue d'ensemble des éléments essentiels couverts par les plans de gestion portuaire des déchets et des difficultés ou situations qui peuvent influencer le dépôt de déchets par les navires, et il propose des outils pour la préparation des plans de gestion portuaire des déchets. On trouvera également des modèles de plans de gestion portuaire des déchets pouvant servir aux ports de commerce, ports à passagers/croisières, ports de pêche et ports de plaisance.



## 2 Objectif d'un plan de gestion portuaire des déchets

### 2.1 Renseignements généraux sur la planification de la gestion des déchets

L'élaboration et la mise en œuvre de plans de gestion des déchets est une méthode couramment employée, depuis un certain temps déjà, dans le cadre d'activités à terre, qui permet de faire le point sur une situation existante, définir des objectifs, définir des stratégies appropriées et recenser les mesures d'application nécessaires. La préparation d'un plan de gestion des déchets peut se faire aux niveaux national, régional ou local, et la planification de la gestion des déchets est maintenant un aspect essentiel des initiatives en matière de planification publique prises par de nombreux pays.

Les plans de gestion des déchets jouent un rôle important dans le cadre d'une gestion durable des déchets. Ces plans visent essentiellement à fournir une vue d'ensemble de tous les déchets produits (y compris les déchets importés, et par flux de déchets spécifiques) et des options de traitement pour ces déchets. Au sens large, ces plans peuvent servir de base pour les aspects suivants :

- *Application des politiques en matière de déchets et la réalisation des objectifs*

Les plans de gestion des déchets, tant nationaux que locaux/régionaux, sont des instruments importants qui contribuent à mettre en œuvre et appliquer des politiques et des objectifs qui ont été fixés en matière de gestion des déchets aux niveaux national, régional et international. Lorsque la planification est réalisée à plusieurs niveaux ou en parallèle, il faudrait élaborer en liaison les plans de gestion des déchets. Pour ce faire, une bonne pratique consiste à obtenir l'approbation des plans de niveau régional par le gouvernement central.

- *Inventaire des déchets et des ressources pour leur gestion*

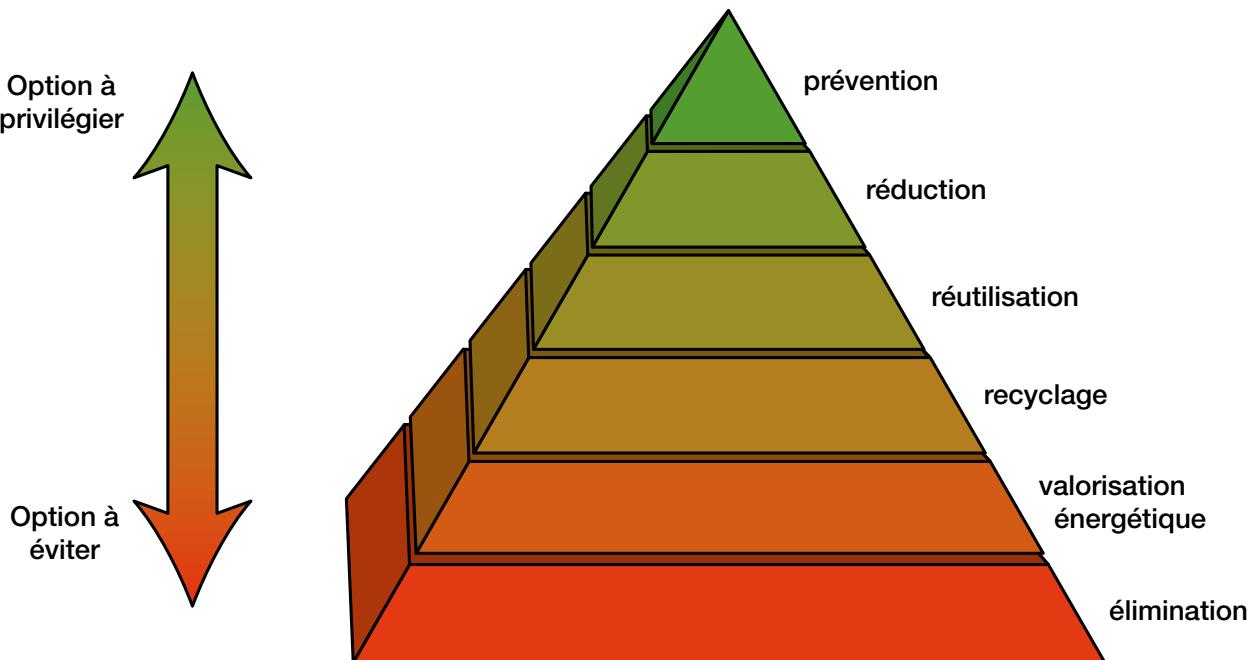
Les plans de gestion des déchets définissent, dans les grandes lignes, les procédures pour la gestion de flux de déchets qui proviennent de différentes sources, en quantités variables. En outre, ils permettent de s'assurer que les capacités des systèmes et les techniques employées pour la collecte, le tri et le traitement, y compris le recyclage, les autres méthodes de valorisation et d'élimination ainsi que les exportations et importations de déchets, sont bien adaptées aux catégories et quantités de déchets à gérer. Un plan de gestion des déchets devrait couvrir tous les flux de déchets pertinents, ainsi que leur production, leur traitement et leur transfert. La situation du système de gestion des déchets existant devrait être décrite en détail.

- *Présentation des besoins et des projets en préparation*

Les plans de gestion des déchets devraient contenir des prévisions concernant les flux de déchets envisagés à l'avenir, les importations et exportations de déchets, ainsi que les besoins en termes de systèmes de collecte, d'installations de valorisation et d'élimination supplémentaires. Il s'agit notamment de planifier la capacité des installations de récupération et d'élimination et de fournir des renseignements pour définir les critères relatifs à l'emplacement des installations de traitement. Afin d'estimer l'importance qu'un flux de déchets pourrait avoir à l'avenir, il conviendrait d'évaluer l'évolution des quantités en jeu. La planification des systèmes de collecte et des capacités de traitement des déchets devrait s'appuyer sur une estimation exhaustive des besoins futurs. Le plan de gestion des déchets devrait également contenir une liste concrète de sites qui peuvent convenir aux installations de traitement des déchets.

- *Renseignements sur les politiques générales en matière de gestion des déchets et sur les solutions technologiques*

Les plans doivent décrire des politiques en matière de gestion des déchets qui visent à respecter la hiérarchie des déchets et améliorer en continu la gestion des déchets. Il peut s'agir de dispositions particulières prises pour certains types de déchets (huiles usées, déchets dangereux ou flux de déchets visé par une législation nationale/internationale spécifique).



**Figure 1 : Hiérarchie des déchets (source : Ionel, 2010)**

En outre, les plans de gestion des déchets peuvent traiter les questions suivantes :

- *Description des organisations chargées de la gestion des déchets*  
Aspects relatifs à l'organisation de la gestion des déchets, y compris la répartition des responsabilités entre les acteurs publics et privés.
- *Évaluation des politiques en matière de déchets*  
Évaluation des moyens d'action spécifiques en matière de déchets, et plus particulièrement les moyens économiques.
- *Campagnes de sensibilisation/diffusion d'informations*  
Campagnes de sensibilisation et diffusion d'informations destinées au grand public ou à un groupe spécifique de consommateurs.
- *Description des besoins économiques et en matière d'investissements*  
On peut inclure dans les plans de gestion des déchets un état des ressources financières requises pour l'exploitation des systèmes de collecte, le traitement des déchets, etc. Cela permettra ensuite d'évaluer les besoins en investissements futurs destinés aux usines de traitement des déchets.
- *Programmes pour la prévention de la production de déchets*  
Des programmes pour la prévention de la production de déchets peuvent être intégrés aux plans de gestion des déchets ou à d'autres programmes de politique de l'environnement, ou être mis en place séparément. Les programmes de prévention de la production de déchets devraient au moins indiquer les objectifs de la prévention de la production de déchets et les mesures de prévention existantes, en précisant dans quelle mesure ces objectifs et mesures visent à dissocier la croissance économique des impacts de la production de déchets sur l'environnement, et en indiquant quels sont les critères qui serviront à évaluer les mesures de prévention des déchets adoptées.

Une gestion efficace des déchets repose généralement sur la participation de plusieurs parties/autorités concernées et leur collaboration, et une planification cohérente permet d'éviter tout double emploi inutile dans l'accomplissement des tâches, ce qui facilite la collaboration et le travail de tous les participants.

## 2.2 Planification de la gestion portuaire des déchets

Les parties à la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) doivent s'engager, en tant qu'États du port, à faire assurer la mise en place d'installations de réception portuaires adaptées aux besoins des usagers, du plus grand navire de commerce au plus petit bateau de plaisance, et sans leur causer de retard excessif. Ces installations de réception doivent être mises en place dans les ports et les terminaux.

Bien que les dispositions de la Convention MARPOL ne traitent pas de la collecte et du traitement des déchets provenant des navires, hormis l'obligation pour les ports de mettre en place des installations de réception, il est possible que les ports et terminaux soient également tenus de satisfaire à des dispositions nationales, régionales et/ou locales concernant la gestion et/ou le traitement des déchets. En outre, il est impératif que la gestion des déchets provenant des navires dans les ports et les terminaux s'inscrive dans une démarche de gestion écologiquement rationnelle visant à éviter, réduire au minimum et éliminer la pollution en provenance des navires, par exemple dans le cadre d'une stratégie nationale, régionale ou locale en matière de déchets qui aurait pour objectif de développer une économie circulaire et efficace dans l'utilisation des ressources.

Des installations de réception portuaires adéquates doivent répondre aux besoins des usagers, qu'il s'agisse de grands navires de commerce comme de petits bateaux de plaisance, et sans causer de retard excessif aux navires qui les utilisent. Il existe assez peu de contraintes sur les méthodes à suivre pour offrir ce niveau d'adéquation et une liberté relativement élevée est offerte pour organiser d'une manière appropriée la réception des déchets qui proviennent des navires.

Néanmoins, il est généralement admis que l'adéquation des installations portuaires pour la réception des déchets peut être améliorée par la mise en place de plans de gestion portuaire des déchets actualisés, notamment lorsque ces plans sont élaborés en consultation avec les parties prenantes concernées. Ces plans rassemblent dans un seul document les éléments, procédures, objectifs et responsabilités en matière de transfert, collecte, traitement, suivi des déchets des navires et respect des dispositions, y compris pour les résidus de cargaison.

Les ports étant tous différents, les plans de gestion portuaire des déchets peuvent être conçus sur mesure, en tenant compte des caractéristiques des ports. De plus, le cadre juridique applicable à la gestion des déchets provenant du milieu marin dans les installations terrestres (telles que les installations de réception portuaires) n'est pas toujours compatible : un plan de gestion portuaire des déchets peut regrouper les instruments juridiques applicables et clarifier les procédures et processus pertinents.

Les ports européens utilisent déjà couramment les plans de gestion portuaire des déchets, puisque la première directive sur les installations de réception portuaires de l'Union européenne (2000/59/CE), adoptée en 2000, exigeait déjà l'élaboration de plans de réception et de traitement des déchets pour chaque port accueillant des navires de mer (quels que soient les types de navires faisant escale et quelle que soit l'importance du port). Dans la deuxième directive européenne 2019/883/UE sur la question, les prescriptions sont encore plus détaillées en ce qui concerne l'élaboration, l'utilisation, l'approbation et le renouvellement des plans de gestion portuaire des déchets.

L'évaluation Ex-Post de 2015\* portant sur la Directive 2000/59/CE de l'UE sur les installations de réception portuaires a également confirmé que l'adéquation des installations avait été améliorée grâce à la Directive susmentionnée. Bien qu'il soit impossible d'attribuer cette amélioration de l'adéquation uniquement à la mise en place des plans de gestion portuaire des déchets, l'élaboration de plans de réception et de traitement des déchets pour tous les types de ports étant un élément clé de la Directive sur les installations de réception portuaires, il est fort probable que l'utilisation des plans ait eu un impact.

---

\* Évaluation ex post de la directive 2000/59/CE sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison, PWC/Panteia, 2015.

Par ailleurs, un grand nombre de ports en dehors de l'Europe ont également rédigé et mis en œuvre des plans de gestion portuaire des déchets, et ce nombre ne cesse d'augmenter. Quelques exemples de ports qui ont mis en place ces plans :

- Afrique du Sud : port de Cape Town, port de Durban
- Émirats arabes unis : ports d'Abu Dhabi
- Ports des Îles Vierges britanniques, ports des îles Caïmanes
- Inde : port de Mormugao

La description ci-dessous peut être considérée comme une bonne définition de ce qu'est un plan de gestion portuaire des déchets :

**Un plan de gestion portuaire des déchets est un document préparé par un port ou un terminal qui permet d'harmoniser les politiques du port en matière d'installations de réception des déchets pour les navires et qui présente les installations disponibles sur place. Ce plan devrait permettre de démontrer que les ports et les terminaux satisfont à toutes les obligations qui découlent des réglementations locales, nationales, régionales et/ou internationales et que les installations et les infrastructures sont mises en place pour répondre aux besoins des navires qui utilisent habituellement le port/terminal sans leur causer de retards excessifs.**

## 2.3 Objectif d'un plan de gestion portuaire des déchets

Un plan de gestion portuaire des déchets a pour principal objectif d'améliorer la disponibilité, l'adéquation et l'utilisation des installations pour la réception des déchets provenant des navires qui font normalement escale dans le port. Lorsqu'il est conçu de manière plus exhaustive, le plan peut également être considéré comme un document destiné à servir de guide aux usagers du port et autres parties prenantes, dans lequel sont réunis l'ensemble des éléments, procédures, objectifs et responsabilités liés au transfert, à la collecte, au traitement, au suivi des déchets provenant des navires et au respect des dispositions, y compris pour les résidus de cargaison. Le plan de gestion portuaire des déchets peut aussi servir à mettre en œuvre les prescriptions et objectifs définis dans une stratégie nationale de gestion des déchets, s'il transpose les objectifs en matière de gestion écologiquement rationnelle des déchets, y compris la transition vers une économie plus circulaire, dans les méthodes et procédures appliquées en pratique dans la zone portuaire.

Étant donné que le plan de gestion portuaire des déchets contient tous les renseignements qui concernent la collecte des déchets provenant des navires, il devrait de préférence s'agir d'un document public, juridiquement contraignant, qui soit accessible aux usagers du port et à toute autre partie prenante. Il est donc utile que les renseignements importants qui figurent dans un plan de gestion portuaire des déchets approuvé soient mis à la disposition du public et diffusés auprès des usagers du port, ainsi les propriétaires de navires et les agents pourront s'y reporter pour prendre leurs décisions concernant le transfert des déchets. On peut prévoir pour cela une diffusion sur le site web du port ou la distribution d'une documentation spécifique (par exemple, une brochure, un dépliant) aux navires et à leurs agents.

Pour finir, le plan de gestion portuaire des déchets contenant des renseignements utiles aux décideurs ainsi qu'aux autorités chargées du contrôle, il peut également être distribué aux parties prenantes publiques concernées à l'intérieur comme à l'extérieur du port, telles que les autorités environnementales, la capitainerie, les experts maritimes, les officiers chargés du contrôle par l'État du port, l'administration maritime, le service des douanes, etc.

## 2.4 Évaluation, approbation et suivi

Lorsqu'elle évalue un plan de gestion portuaire des déchets, l'autorité compétente devrait déterminer si le plan soumis est conforme aux prescriptions applicables de la législation nationale. Si l'un quelconque des éléments du plan ayant caractère obligatoire n'a pas été traité comme il convient, le plan ne devrait pas être approuvé

et les autorités portuaires devraient recevoir une justification pour leur permettre de rectifier immédiatement les questions restées en suspens.

Les ports devraient revoir de manière exhaustive leur plan de gestion portuaire des déchets à intervalles réguliers (par exemple, tous les 3 à 5 ans) et lorsque des modifications importantes ont été apportées au fonctionnement du port, comme par exemple une augmentation ou une diminution structurelle importante du nombre ou des types de navires, la création de nouvelles infrastructures dans le port, un changement au niveau des installations de réception portuaires mises en place, ou l'utilisation de nouvelles techniques de traitement des déchets à bord.

Un suivi efficace du plan de gestion portuaire des déchets est indispensable pour garantir sa bonne mise en œuvre et le fonctionnement adéquat des installations de réception portuaires. Le suivi a pour objectif de vérifier le fonctionnement du système dans la pratique et de s'assurer qu'il reste conforme au plan tel qu'approuvé. Le suivi de la mise en œuvre des plans peut inclure une inspection ad hoc dans chaque port, au moins une fois au cours de la période de validité du plan, afin de s'aligner sur les échéances du renouvellement périodique de l'approbation. Les inspections peuvent être plus fréquentes si des plaintes ont été reçues de manière régulière signalant l'inadéquation des installations de réception portuaires dans un port donné. Il convient de noter que l'inspection des installations de réception portuaires relève souvent de la compétence de différents organismes de contrôle et qu'elle est réalisée conformément à des règles différentes de celles applicables aux inspections à bord des navires. À cet égard, il est tout aussi important de prévoir un cadre intégré pour le suivi des installations de réception portuaires qu'une bonne collaboration entre les différentes autorités de contrôle concernées.



### 3 Plans de gestion portuaire des déchets: cadre juridique et politique

#### 3.1 Introduction

Les transports maritimes ne se limitent pas aux activités en haute mer, dans les eaux internationales et dans les zones côtières, mais concernent également les ports, les rivières et les terminaux intérieurs. De ce fait, le cadre juridique et politique applicable aux transports maritimes et aux opérations liées aux navires doit également prendre en compte tous ces domaines. Le cas du transfert des déchets provenant des navires vers les installations de réception portuaires illustre bien la manière dont les réglementations maritimes et terrestres peuvent se recouper.

Toutefois, les cadres juridiques et politiques qui s'appliquent à terre et en mer ayant souvent des origines différentes, il existe également des différences entre les structures juridiques mises en place pour la gestion des déchets et résidus produits à bord des navires d'une part, et les règles applicables à la collecte, au transfert et au traitement des déchets produits dans les installations à terre d'autre part. Dans bien des cas, ces structures juridiques peuvent même ne pas être compatibles ni complémentaires.

Le présent chapitre donne une vue d'ensemble des principaux instruments juridiques et politiques applicables à la gestion des déchets provenant des navires, y compris à la préparation des plans, depuis la production des déchets à bord pendant l'exploitation normale d'un navire, puis leur transfert du navire vers l'installation de réception, et enfin leur élimination dans des installations à terre.

#### 3.2 Cadre réglementaire international applicable à la gestion des déchets provenant des navires : la Convention MARPOL

##### 3.2.1 Présentation générale

La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) vise à prévenir et à réduire au minimum la pollution due aux navires – tant accidentelle que découlant d'opérations de routine. À ce jour, la Convention MARPOL comprend six Annexes techniques :

**Tableau 1 : Présentation des Annexes de MARPOL**

Annexe	Sujet	Entrée en vigueur
Annexe I	Prévention de la pollution par les hydrocarbures	2 octobre 1983
Annexe II	Prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac	6 avril 1987
Annexe III	Prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis	1 juillet 1992
Annexe IV	Prévention de la pollution par les eaux usées des navires	27 septembre 2003
Annexe V	Prévention de la pollution par les ordures des navires	31 décembre 1988
Annexe VI	Prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires	19 mai 2005

Les Annexes I et II de MARPOL étant de nature obligatoire, il incombe aux États qui ratifient ou adhèrent à MARPOL de donner effet aux dispositions de ces deux Annexes au minimum, ainsi qu'aux Annexes de nature facultative qu'ils ont ratifiées. Aujourd'hui, toutes les Annexes de MARPOL sont entrées en vigueur.

De manière générale, MARPOL contient des règles relatives aux types de déchets provenant des navires qu'il est possible (et, par conséquent, qu'il est interdit) de rejeter en mer, à la gestion des déchets à bord, ainsi qu'au contrôle et aux inspections. On trouve également dans les Annexes I, II, IV, V et VI de MARPOL une prescription concernant la mise en place d'installations portuaires adéquates pour la réception des déchets.

### **3.2.2 Prescriptions de la Convention MARPOL applicables aux installations de réception portuaires**

Afin de réduire et d'éliminer la pollution par les navires, la mise en place d'installations portuaires adéquates pour la réception des déchets est un point essentiel : la capacité des navires à respecter pleinement les restrictions applicables aux rejets prévues dans les Annexes I, II, IV, V et VI de MARPOL\* est directement liée à la présence d'installations de réception adéquates dans les ports. Par conséquent, chaque Partie doit veiller à ce que les ports et les terminaux disposent d'installations adéquates pour répondre aux besoins des navires qui les utilisent, sans leur causer de retard excessif.

Les prescriptions de MARPOL concernant la mise en place d'installations de réception portuaires adéquates figurent dans les règles suivantes :

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

De manière générale, il incombe aux gouvernements de prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise à disposition d'installations de réception adéquates pour répondre aux besoins des navires qui utilisent leurs ports ou terminaux. Il est à noter que la Convention MARPOL stipule que le "gouvernement" doit veiller à garantir la mise en place d'installations de réception adéquates. Néanmoins, cela ne signifie pas qu'il revient au seul gouvernement d'une Partie de mettre en place les installations : en pratique, le gouvernement peut déléguer cette responsabilité et demander à une autorité locale, par exemple l'autorité portuaire ou l'exploitant du terminal, de fournir les installations.

Il convient de noter que la Convention MARPOL ne contient aucune norme contraignante applicable aux installations de réception portuaires, hormis la prescription qui impose que ces installations soient "adéquates", et qu'elle n'exige pas non plus que des plans de gestion portuaire des déchets soient élaborés. Toutefois, l'OMI a adopté plusieurs directives qui traitent la question des plans de gestion portuaire des déchets et recommandent leur utilisation. On trouve une référence explicite aux plans dans les Directives de l'OMI suivantes :

- *Guide récapitulatif à l'intention des fournisseurs et des utilisateurs d'installations de réception portuaires* (MEPC.1/Circ.834/Rev.1) ;
- *Directives visant à garantir l'adéquation des installations portuaires pour la réception des déchets* (MEPC.83(44)) ; et
- *Directives relatives aux installations de réception prévues par l'Annexe VI de MARPOL* (MEPC.199(62)).

### **3.2.3 La base de données du GISIS de l'OMI**

Pour faciliter la diffusion des informations et promouvoir l'accès du public aux données rassemblées par son Secrétariat, l'OMI a créé une base de données en ligne d'informations maritimes : le Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS)<sup>†</sup>. On y trouve à la fois des informations à la disposition du grand public et une section réservée aux membres, regroupant des données plus spécifiques uniquement accessibles aux utilisateurs enregistrés auprès de l'OMI.

---

\* Il convient de noter que, à la différence de toutes les autres Annexes de MARPOL, l'Annexe III n'exige pas explicitement la mise à disposition d'installations de réception portuaires.

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

Le module GISIS de la base de données sur les installations portuaires de réception (PRFD) fournit des renseignements sur les installations de réception pour toutes les catégories de déchets provenant des navires. La base de données a pour objectif d'améliorer le taux de signalement des cas d'inadéquation présumée des installations portuaires de réception pour permettre un traitement plus efficace du problème.

Les Parties à la Convention MARPOL sont également tenues d'indiquer dans le module PRFD les renseignements sur les installations de réception disponibles dans leurs ports.

### **3.2.4 Zones spéciales et zones de contrôle des émissions**

Le fait qu'un navire soit autorisé à rejeter certains déchets en mer peut avoir une incidence sur les transferts de déchets entre navires et installations de réception portuaires. S'il est vrai que les règles de MARPOL sont devenues plus rigoureuses au fil des ans, il est toujours permis - sous certaines conditions - de rejeter certains types de déchets en mer.

Certaines zones maritimes présentent des caractéristiques océanographiques, écologiques et de fréquentation spécifiques, ce pourquoi la Convention MARPOL prévoit la création de zones spéciales (en vertu des Annexes I, II, IV et V) et de zones de contrôle des émissions (en vertu de l'Annexe VI), dans lesquelles s'appliquent des mesures plus strictes visant à prévenir la pollution des océans. Aux termes de MARPOL, ces zones spéciales bénéficient d'un plus haut degré de protection que les autres zones maritimes. Une liste à jour de toutes les zones spéciales désignées par l'OMI peut être consultée sur le site web de l'OMI (<http://www.imo.org> - cliquer sur Ce que nous faisons (Milieu marin), puis sur Zones spéciales en vertu de MARPOL).

Les critères applicables aux rejets de déchets en mer étant plus contraignants dans les zones spéciales, les navires qui traversent ces zones ne sont pas toujours en mesure de respecter ces critères et sont donc obligés de décharger leurs déchets dans une installation de réception portuaire. Les États et les autorités portuaires devraient donc tenir compte du fait qu'il est essentiel pour les navires de respecter les restrictions dans ces zones spéciales. Les Parties à la Convention MARPOL qui sont riverains de ces zones spéciales concernées sont tenues de mettre en place des installations de réception portuaires adéquates.

### **3.2.5 Petits États insulaires en voie de développement**

L'OMI a reconnu les difficultés exceptionnelles auxquelles étaient confrontés les petits États insulaires en développement (PEID) en ce qui concerne la mise en place d'installations de réception des déchets provenant des navires qui soient adéquates. Cet état de fait a été reconnu pour la première fois en 2000 dans la résolution MEPC.83(44) de l'OMI intitulée "*Directives de 2000 visant à garantir l'adéquation des installations portuaires de réception des déchets* (résolution MEPC.83(44))", avant d'être intégré comme fondement juridique dans la Convention MARPOL, par le biais d'amendements en 2011.

Les PEID peuvent satisfaire aux prescriptions relatives aux installations de réception par le biais d'arrangements régionaux lorsque de tels arrangements constituent le seul moyen qu'ils ont dans la pratique de satisfaire à ces prescriptions en raison de leurs circonstances exceptionnelles. Les Parties qui prennent part à un arrangement régional peuvent préparer un plan régional relatif aux installations de réception, en tenant compte des directives élaborées par l'Organisation. Les directives pertinentes figurent dans la résolution MEPC.221(63) de l'OMI : *Directives pour l'élaboration d'un plan régional relatif aux installations de réception*.

### **3.2.6 Directives MARPOL**

La mise en place et l'utilisation d'installations portuaires de réception des déchets jouent un rôle décisif dans la réalisation de l'objectif de MARPOL qui vise à réduire et, à terme, éliminer la pollution des mers par les navires. L'OMI a donc adopté plusieurs directives concernant la gestion des déchets en provenance des navires, qui fournissent à toutes les parties prenantes (privées et publiques) des outils supplémentaires leur permettant d'instaurer de bonnes pratiques. Ces pratiques peuvent intéresser les gouvernements lorsqu'ils élaborent des exigences nationales ou régionales plus contraignantes, mais également les autorités portuaires lorsqu'elles organisent la collecte des déchets provenant des navires.

Les directives suivantes traitent de l'application de l'Annexe V de MARPOL (ordures, y compris les plastiques) :

- a) *Directives de 2017 pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL* (résolution MEPC.295(71), adoptée le 7 juillet 2017)

Ces Directives aideront :

- les gouvernements, lorsqu'ils élaborent et promulguent leur législation nationale pour mettre en œuvre l'Annexe V de MARPOL ;
- les propriétaires de navires, les exploitants de navires et les équipages des navires, ainsi que les propriétaires de cargaisons et les fabricants de matériel, lorsqu'ils s'emploient à satisfaire aux prescriptions de l'Annexe V de MARPOL et de la législation nationale applicable ; et
- les exploitants de ports et de terminaux à évaluer les besoins en installations de réception des ordures provenant de tous les différents types de navires et à mettre en place des installations suffisantes pour répondre à ces besoins. Dans un souci d'uniformité, les gouvernements sont priés de se reporter à ces Directives et aux recommandations connexes élaborées par l'OMI lorsqu'ils élaboreront et mettront en application les règlements nationaux voulus.

- b) *Guide récapitulatif à l'intention des fournisseurs et des utilisateurs d'installations de réception portuaires* (MEPC.1/Circ.834/Rev.1), adopté le 1 mars 2018

Le Guide récapitulatif a pour objet de servir de guide pratique :

- aux équipages des navires qui veulent transférer à terre des déchets/résidus visés par MARPOL ; et
- aux fournisseurs d'installations de réception portuaires qui s'efforcent d'offrir aux navires des services de réception portuaires rapides et efficaces.

Il jette les bases pour la mise en place des meilleures pratiques en la matière, tout en visant à renforcer l'intégration des installations de réception dans un cadre plus large de gestion des déchets, dans lequel l'évacuation définitive des déchets/résidus visés par MARPOL respecte l'environnement et tient dûment compte de la santé et de la sécurité des travailleurs comme du grand public. Il repose sur les prescriptions fondamentales énoncées dans MARPOL et sur les orientations données dans le Manuel sur les installations de réception portuaires – Comment procéder (2016) de l'OMI et dans les Directives visant à garantir l'adéquation des installations portuaires de réception des déchets (résolution MEPC.83(44)). Pour compléter le Manuel et les Directives, le Guide indique comment les systèmes et procédures modernes de gestion environnementale peuvent contribuer à améliorer le transfert à terre des déchets/résidus visés par MARPOL.

On trouve également dans le Guide récapitulatif la recommandation suivante : afin de fournir des services efficaces de réception des déchets qui répondent aux besoins des navires faisant escale dans un port sans leur imposer de retards indus, les autorités compétentes devraient élaborer un plan de gestion portuaire des déchets et s'assurer que les renseignements pertinents quant aux services de réception disponibles et aux coûts associés soient communiqués aux exploitants de navires bien avant l'arrivée d'un navire à quai.

Les procédures recommandées par l'OMI comprennent des méthodes de communication et de notification et l'utilisation de formulaires normalisés, tels que :

- formulaire de notification de l'inadéquation présumée des installations portuaires de réception ;
- présentation normalisée du formulaire de notification préalable de livraison de déchets à une installation de réception portuaire ; et
- modèle de reçu de livraison de déchets.

- c) *Directives de 2012 pour l'élaboration des plans de gestion des ordures* (résolution MEPC.220(63), adoptée le 2 mars 2012)

Ces Directives donnent des indications sur la manière de respecter les prescriptions concernant l'établissement de plans de gestion des ordures des navires et sont censées aider les propriétaires/ exploitants de navires à appliquer la règle 10 2) de l'Annexe V révisée de MARPOL.

Un plan de gestion des ordures des navires devrait décrire en détail l'équipement, les dispositifs et les méthodes dont dispose le navire pour gérer les ordures. Il peut contenir des extraits des instructions existantes des compagnies et/ou des renvois à ces instructions.

- d) *Directives de 2012 pour l'élaboration d'un plan régional relatif aux installations de réception* (résolution MEPC.221(63), adoptée le 2 mars 2012)

Ces Directives fournissent des instructions au sujet de l'élaboration d'un plan régional relatif aux installations de réception afin d'aider les États Membres de régions géographiques particulières du monde à appliquer de manière correcte et efficace les règles de la Convention MARPOL qui exigent la mise à disposition d'installations portuaires de réception adéquates.

Reconnaissant que les circonstances exceptionnelles des petits États insulaires en développement (PIED) font qu'ils ont des difficultés exceptionnelles à répondre aux besoins des transports maritimes internationaux qui doivent rejeter les déchets et résidus de cargaison produits par les navires, les Directives proposent des méthodes pour faciliter l'élaboration d'un plan relatif aux installations de réception portuaires, y compris pour la mise à disposition d'installations de réception adéquates, sur une base régionale.

Les Directives prévoient que "Les États prenant part à un plan régional relatif aux installations portuaires devraient être en majorité des PIED. Les États qui n'en sont pas peuvent prendre part à ce plan uniquement si leurs ports peuvent être des centres régionaux de réception des déchets et un arrangement régional ne les décharge pas de l'obligation de mettre en place des installations de réception adéquates dans tous les ports et les terminaux".

- e) *Directives visant à garantir l'adéquation des installations portuaires de réception des déchets* (résolution MEPC.83(44), adoptée le 12 mars 2000)

Ces Directives contiennent des renseignements relatifs à la mise en place et à l'amélioration d'installations portuaires de réception des déchets et sont destinées à compléter le Manuel complet de l'OMI sur les installations de réception portuaires \*. Elles fournissent des renseignements sur la gestion des installations existantes ainsi que sur la planification et l'établissement de nouvelles installations. Elles sont également destinées à encourager les États à fournir des installations portuaires de réception des déchets adéquates et à inciter les navires à une utilisation meilleure et plus active de ces installations. Cela contribuera de façon considérable à l'objectif ultime de MARPOL, qui est d'éliminer complètement la pollution intentionnelle du milieu marin.

Les principaux objectifs de ces Directives sont de rappeler aux États que toutes les activités maritimes – commerce, pêche et plaisance - produisent des déchets et qu'elles doivent faire chacune l'objet d'une attention particulière. Plus particulièrement, les Directives visent à :

- aider les États à planifier et à mettre en place des installations portuaires de réception des déchets adéquates ; et
- encourager les États à élaborer des méthodes d'élimination à terre des déchets de navires adaptées à l'environnement.

Les Directives s'adressent aux Gouvernements Membres, aux États du port et aux autorités portuaires qui souhaitent s'équiper des installations de réception prescrites par les dispositions de MARPOL.

\* Ce manuel a été mis à jour en 2016 et a été renommé Manuel sur les installations de réception portuaires – Comment procéder (se reporter également la section 3.2.7 du présent document).

### **3.2.7 *Manuel de l'OMI "Installations de réception portuaires – Comment procéder ?"***

Le premier manuel de l'OMI sur les installations de réception portuaires, le *Manuel complet sur les installations de réception portuaires*, a été publié en 1995. En 2016, il a été mis à jour et révisé pour :

- tenir compte des mises à jour du cadre réglementaire ;
- proposer plusieurs nouvelles méthodes de gestion des déchets ; et
- élargir le champ d'application à la gestion d'autres déchets et résidus produits par les navires, tels que les sédiments des eaux de ballast et les résidus provenant de l'application ou de l'enlèvement des systèmes antislissement.

Le titre du manuel a également été modifié : *Installations de réception portuaires - Comment faire*.

Le manuel contient des renseignements pratiques destinés aux gouvernements et aux autorités (portuaires) compétentes, et plus particulièrement aux autorités des pays en développement, ainsi qu'au secteur des transports maritime, aux agents et aux entreprises de gestion de déchets qui recherchent des conseils concernant la mise en œuvre de MARPOL. Le manuel fournit également des orientations sur la manière de traiter les cas possibles d'inadéquation, un État Partie étant tenu de mettre en place des installations portuaires de réception adéquates, qui répondent aux besoins des navires utilisant normalement ses ports, sans leur causer de retard excessif, pour satisfaire aux obligations de MARPOL.

La Convention MARPOL ne contient aucune prescription explicite sur la question du traitement en aval des déchets et résidus provenant des navires, une fois déposés dans une installation de réception portuaire, et il convient donc de noter que le manuel fournit des renseignements supplémentaires sur la gestion en aval des déchets et résidus produits par les navires, après leur transfert à terre. La question de la planification de la gestion portuaire des déchets est également abordée en détail dans ce manuel.

## **3.3 Cadre réglementaire international sur la gestion écologiquement rationnelle des déchets dangereux et des autres déchets : la Convention de Bâle**

La Convention de Bâle de 1989 sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination a été adoptée le 22 mars 1989. La Convention de Bâle a pour principal but de protéger la santé humaine et l'environnement contre les effets néfastes des déchets dangereux. Elle s'applique aux "déchets dangereux" et aux "autres déchets"<sup>\*</sup>. Bien que la Convention de Bâle exclue explicitement les "déchets provenant de l'exploitation normale d'un navire dont le rejet fait l'objet d'un autre instrument international", les Parties à la Convention de Bâle s'intéressent également à la collecte et l'élimination des déchets et résidus provenant des navires.

Dans le cadre de la Convention de Bâle, certains documents ont été élaborés pour traiter les déchets provenant des navires, comme suit :

- analyse juridique de l'application de la Convention de Bâle aux déchets dangereux et autres déchets produits à bord des navires ;
- évaluation de la mesure dans laquelle les directives techniques actuelles de la Convention de Bâle s'appliquent aux déchets relevant du champ d'application de MARPOL ; et
- manuel d'orientation sur la manière d'améliorer l'interface mer-terre afin que, une fois déchargés d'un navire, les déchets relevant du champ d'application de MARPOL soient gérés d'une manière écologiquement rationnelle.

### **3.3.1 Cadre définissant la gestion écologiquement rationnelle des déchets**

"La gestion écologiquement rationnelle" est définie à l'article 2 de la Convention de Bâle comme suit :

*"toutes mesures pratiques permettant d'assurer que les déchets dangereux ou d'autres déchets sont gérés d'une manière qui garantisse la protection de la santé humaine et de l'environnement contre les effets nuisibles que peuvent avoir ces déchets".*

---

<sup>\*</sup> Déchets collectés auprès des ménages et résidus provenant de l'incinération des déchets ménagers.

Toutefois, il est généralement admis que le concept de gestion écologiquement rationnelle peut être interprété et mis en œuvre de différentes manières. S'il est vrai que la mise en œuvre de la Convention de Bâle repose sur l'application uniforme de ses dispositions, il est possible que les pays et les installations, étant confrontés à des réalités différentes, n'appliquent pas à l'identique les principes de la gestion écologiquement rationnelle. En outre, la gestion écologiquement rationnelle des déchets ne peut être garantie dans le cadre de la gestion des déchets s'il n'existe pas de mécanismes juridiques et institutionnels efficaces, qui prévoient notamment un contrôle par le gouvernement, et une infrastructure adéquate protégeant la sécurité et la santé au travail des travailleurs, les communautés et l'environnement. En l'absence de mécanismes et infrastructures efficaces, il est possible que certains pays et certaines installations ne soient pas en mesure d'appliquer facilement une gestion écologiquement rationnelle.

Le cadre pour une gestion écologiquement rationnelle des déchets dangereux et des autres déchets a donc été élaboré pour définir les mesures que les pays devraient prendre au niveau national et, collectivement, en tant que Parties à la Convention de Bâle, afin de s'attaquer aux problèmes rencontrés lorsqu'ils cherchent à appliquer une gestion écologiquement rationnelle des déchets de manière systématique et exhaustive. Conçu comme un guide pratique destiné à toutes les parties qui participent à la gestion de ces déchets, le cadre comprend trois sections :

- a) une définition commune de ce que recouvre la gestion écologiquement rationnelle des déchets ;
- b) des outils pour faciliter et promouvoir la mise en œuvre de la gestion écologiquement rationnelle des déchets ; et
- c) des recommandations pour identifier les stratégies d'application de la gestion écologiquement rationnelle des déchets.

Il existe différentes mesures qui peuvent faciliter et promouvoir la mise en œuvre de la gestion écologiquement rationnelle des déchets, comme par exemple l'association de lois et de règlements, de directives et/ou de codes de pratique, de systèmes de certification volontaire, d'accords et de dispositifs de nature volontaire, de mécanismes de coopération aux niveaux international, régional, national et local, y compris avec l'industrie, de programmes de formation et de sensibilisation et des programmes d'incitation. Ces mesures peuvent être adaptées pour traiter des flux de déchets spécifiques.

### 3.3.2 Directives techniques

Dans le cadre de la Convention de Bâle, des directives ont été adoptées pour couvrir un grand nombre de flux de déchets et d'opérations d'élimination. Ces directives sont disponibles sur le site web de la Convention de Bâle\*. Ces directives techniques n'ont pas force obligatoire, néanmoins elles constituent le socle de base qui permet aux pays de fonctionner selon des normes qui sont au minimum alignées sur les exigences de la Convention de Bâle en matière de gestion écologiquement rationnelle. Ces directives ont pour objectif d'aider les pays à appliquer les principes d'une gestion écologiquement rationnelle des déchets dangereux et des autres déchets.

## 3.4 Autres instruments réglementaires pertinents pour la planification de la gestion portuaire des déchets

### 3.4.1 Directive de l'UE sur les installations de réception portuaires

#### 3.4.1.1 Principaux éléments

En 2000, l'Union européenne a adopté la Directive 2000/59/CE sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison. En 2019, cette directive a été abrogée par la directive (UE) 2019/883 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires.

L'objectif de la Directive est de protéger le milieu marin contre les effets négatifs des rejets de déchets effectués par les navires utilisant les ports de la Communauté, tout en assurant le bon fonctionnement du trafic maritime, en améliorant la disponibilité et l'utilisation des installations de réception portuaires et le transfert des déchets vers ces installations.

\* <http://www.basel.int/Implementation/TechnicalMatters/DevelopmentofTechnicalGuidelines/TechnicalGuidelines/tabid/8025/Default.aspx>

La Directive sur les installations de réception portuaires s'applique à tous les navires (y compris les navires de pêche et les bateaux de plaisance, à l'exception des navires de guerre et 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 les navires font habituellement escale.

Parmi les dispositions principales de la Directive sur les installations de réception portuaires on peut citer les points suivants :

- a)** Les États membres doivent s'assurer que des installations de réception portuaires adéquates sont disponibles pour répondre aux besoins des navires utilisant habituellement le port sans causer de retards anormaux à ces navires ;
- b)** Les ports doivent établir et mettre en œuvre un plan de réception et de traitement des déchets après consultation des parties concernées, notamment les utilisateurs des ports ou leurs représentants. Ces plans sont évalués et approuvés par l'autorité compétente de l'État membre de l'UE ;
- c)** Le capitaine d'un navire doit remplir un formulaire de notification préalable des déchets et le transmettre en temps utile (au moins 24 heures avant l'arrivée), pour indiquer au port d'escale si le navire a l'intention de déposer des déchets, y compris des résidus de cargaison ;
- d)** L'obligation de dépôt pour tous les déchets provenant des navires. Toutefois, la Directive sur les installations de réception portuaires prévoit également la possibilité pour le navire de ne pas déposer ses déchets lorsqu'il est doté d'une capacité de stockage dédiée aux déchets suffisante jusqu'au prochain port de dépôt ;
- e)** Lors du dépôt, l'exploitant de l'installation de réception portuaire ou l'autorité du port où les déchets ont été déposés remplit fidèlement et minutieusement le reçu de dépôt des déchets et il délivre et fournit sans retard indu ce reçu de dépôt des déchets au capitaine du navire ;
- f)** La mise en œuvre d'un système de recouvrement des coûts dans lequel les coûts d'exploitation des installations de réception et de traitement des déchets provenant des navires, autres que les résidus de cargaison, sont couverts par la perception d'une redevance indirecte auprès des navires, indépendamment du fait que des déchets soient déposés ou non à une installation de réception et de traitement des déchets, ce qui incite les navires à ne pas rejeter leurs déchets en mer. Pour les déchets relevant de l'Annexe V de MARPOL, qui ne sont pas des résidus de cargaison, cette redevance indirecte est destinée à couvrir le coût total de la collecte et du traitement des déchets, de manière à garantir un droit de dépôt sans frais supplémentaires fondés sur le volume de déchets déposés ;\*
- g)** Une possibilité pour les États membres d'exempter un navire faisant escale dans leurs ports d'obligations spécifiques, lorsqu'il existe des preuves suffisantes attestant que les conditions ci-après sont remplies :
  - le navire effectue des services réguliers qui comportent des escales portuaires fréquentes et régulières ;
  - il existe un arrangement visant à garantir le dépôt des déchets et le paiement des redevances dans un port situé sur l'itinéraire du navire ; et
  - l'exemption n'entraîne pas de conséquences négatives pour la sécurité maritime, la santé, les conditions de vie ou de travail à bord ou pour l'environnement marin.
- h)** La mise en place d'un système de contrôle de l'application, par lequel les États membres de l'UE garantissent que tout navire peut être soumis à une inspection.

Le formulaire de notification préalable des déchets comme le reçu de dépôt des déchets sont fondés sur les formats qui figurent dans le *Guide récapitulatif de l'OMI* (résolution MEPC.1/Circ.834/Rev.1).

---

\* Sauf lorsque le volume des déchets excède la capacité de stockage dédiée maximale indiquée dans le formulaire de notification préalable.

### 3.4.1.2 Plans de gestion portuaire des déchets

La Directive européenne 2019/883 sur les installations de réception portuaires contient plusieurs prescriptions concernant la planification portuaire de la gestion des déchets :

- Des plans de réception et de traitement des déchets appropriés doivent être mis en place et appliqués dans chaque port\*. Aucun distinction n'est faite entre les ports maritimes de commerce, les ports de pêche ou les ports de plaisance, mais lorsque cela s'impose pour des raisons d'efficacité, les plans de réception et de traitement des déchets peuvent être élaborés conjointement par deux ports voisins ou plus dans la même région géographique, chaque port y étant associé comme il se doit, pour autant qu'y soient précisés, pour chacun des ports, les besoins en installations de réception portuaires et la disponibilité de telles installations ;
- On trouvera à l'annexe 1 de la Directive sur les installations de réception portuaires la liste complète des prescriptions concernant les plans de réception et de traitement des déchets, avec une distinction entre le contenu obligatoire et le contenu facultatif :
  - Éléments obligatoires
    - évaluation des besoins en termes d'installations de réception portuaires, compte tenu des besoins des navires qui font habituellement escale dans le port ;
    - description du type et de la capacité des installations de réception portuaires ;
    - description des procédures de réception et de collecte des déchets des navires ;
    - une description du système de recouvrement des coûts ;
    - une description de la procédure à suivre pour signaler les inadéquations présumées dans les installations de réception portuaires ;
    - une description de la procédure à suivre pour la consultation permanente des utilisateurs du port, des contractants du secteur des déchets, des exploitants de terminaux et des autres parties intéressées ; et
    - un aperçu du type et des quantités de déchets reçus des navires et traités dans les installations.
  - Éléments facultatifs
    - un résumé du droit national applicable ainsi que la procédure et les formalités pour le dépôt des déchets dans des installations de réception portuaires ;
    - l'identification d'un point de contact dans le port ;
    - une description, le cas échéant, des équipements et procédés de prétraitement pour des flux de déchets spécifiques dans le port ;
    - une description des méthodes employées pour enregistrer l'utilisation effective des installations de réception portuaires ;
    - une description des méthodes employées pour enregistrer les quantités de déchets déposés par les navires ; et
    - une description des méthodes de gestion des différents flux de déchets dans le port.
- Les plans de réception et de traitement des déchets doivent établis et mis en œuvre à l'issue des consultations menées auprès des parties concernées, y compris - en particulier - les utilisateurs des ports ou leurs représentants et, le cas échéant, les autorités locales compétentes, les exploitants de l'installation de réception portuaire, des organisations mettant en œuvre les obligations découlant de la responsabilité élargie du producteur et des représentants de la société civile. Ces consultations devraient être organisées à la fois au cours de la phase initiale d'élaboration du plan de réception et de traitement des déchets et après son adoption, en particulier lorsque des changements importants ont eu lieu ;

\* Les petits ports non commerciaux, qui se caractérisent par un trafic très faible ou faible de bateaux de plaisance uniquement, peuvent être exemptés si leurs installations de réception portuaires sont intégrées dans le système de traitement des déchets géré par ou pour le compte de la municipalité compétente, et si les États membres qui abritent de tels ports veillent à ce que les informations concernant le système de gestion des déchets soient mises à la disposition des utilisateurs de ces ports.

- Les États membres de l'UE s'assurent que les informations suivantes, tirées des plans de réception et de traitement des déchets et relatives à la disponibilité d'installations de réception portuaires adéquates dans leurs ports et à la structure des coûts, sont communiquées clairement aux exploitants de navires, sont rendues publiques et sont facilement accessibles, dans une langue officielle de l'État membre où le port est situé et, le cas échéant, dans une langue utilisée dans le monde entier :
  - l'emplacement des installations de réception portuaires correspondant à chaque poste de mouillage et, le cas échéant, leurs heures d'ouverture ;
  - la liste des déchets des navires habituellement gérés par le port ;
  - la liste des points de contact, des exploitants de l'installation de réception portuaire et des services proposés ;
  - la description des procédures de dépôt des déchets ; et
  - la description des systèmes de recouvrement des coûts, y compris les systèmes et fonds de gestion des déchets, le cas échéant.
- Lorsque cela s'impose pour des raisons d'efficacité, les plans de réception et de traitement des déchets peuvent être élaborés conjointement par deux ports voisins ou plus dans la même région géographique, chaque port y étant associé comme il se doit, pour autant qu'y soient précisés, pour chacun des ports, les besoins en installations de réception portuaires et la disponibilité de telles installations ;
- Les États membres de l'UE évaluent et approuvent le plan de réception et de traitement des déchets et veillent à le soumettre à une nouvelle approbation au moins tous les cinq ans après qu'il a été approuvé ou nouvellement approuvé et après toute modification importante de l'exploitation du port\* ;
- Les États membres de l'UE contrôlent la mise en œuvre par le port du plan de réception et de traitement des déchets. Si aucune modification significative n'est intervenue au cours de la période de cinq ans mentionnée au premier alinéa, la nouvelle approbation peut consister en la validation de plans existants.

Il conviendrait de noter que dans les Directives de 2016 pour l'interprétation de la directive 2000/59/CE sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison, la Commission européenne avait apporté des précisions supplémentaires concernant les plans de réception et de traitement des déchets, notamment sur les aspects suivants<sup>†</sup> :

- éléments obligatoires ;
- champ d'application: ports qui doivent être dotés d'un plan de réception et de traitement des déchets ;
- consultation des parties concernées ;
- évaluation, approbation et contrôle ; et
- signalement des insuffisances.

De même, l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) a publié en 2016 ses recommandations techniques sur la mise en œuvre de la Directive 2000/59/CE sur les installations de réception portuaires, qui fournissent des renseignements sur l'élaboration, l'approbation, le suivi et la mise en œuvre des plans de réception et de traitement des déchets.

---

\* Ces modifications peuvent notamment comprendre des changements structurels dans le trafic du port, la création de nouvelles infrastructures, des changements dans la demande et l'offre d'installations de réception portuaires et de nouvelles techniques de traitement à bord.

† Communication de la Commission 2016/C 115/05 du 01/04/2016

### 3.4.2 Norme ISO sur la "disposition et gestion des installations portuaires de collecte des déchets"

L'Organisation internationale de normalisation (ISO) est une fédération mondiale d'organismes nationaux de normalisation. Les normes ISO, destinées à l'industrie, sont d'application volontaires, néanmoins il existe plusieurs exemples de gouvernements qui ont utilisé des normes internationales comme outils de confiance pour compléter des réglementations existantes.

La norme ISO 16304 intitulée "Disposition et gestion des installations portuaires de collecte des déchets" vise à compléter la norme ISO 14001 sur les systèmes de management environnemental, en ajoutant une composante portuaire qui étend les principes de la norme ISO 14001 à la gestion des déchets de navires dans les ports. La norme propose une méthodologie spécifique que tout port, terminal ou marina peut appliquer pour la planification, le développement et l'exploitation de ses installations de réception portuaires. De plus, les processus qui seront mis en place dans le cadre d'une préparation en vue de l'accréditation ISO 14001 contribuent à l'élaboration d'un plan holistique de gestion portuaire des déchets en vertu de cette norme internationale.

La norme s'intéresse également aux principes et aux problèmes qui devraient être pris en compte pour l'élaboration d'un plan de gestion portuaire des déchets et sa mise en œuvre et pour le fonctionnement des installations de réception. Toute installation de réception doit être exploitée selon les principes et procédures qui figurent dans le plan de gestion portuaire des déchets.

Selon la norme ISO "Disposition et gestion des installations portuaires de collecte des déchets", le plan de gestion portuaire des déchets doit tenir compte de la stratégie nationale en matière de gestion des déchets et définir comment et par qui les déchets sont collectés dans un port ou un terminal. Cet aspect est jugé important, car les flux de déchets qui proviennent des navires faisant escale dans les ports ou les terminaux doivent être traités de manière écologiquement rationnelle.

Les étapes clés d'un plan de gestion portuaire des déchets sont :

- l'élaboration ;
- la publication ;
- la mise en œuvre ;
- le contrôle du dépôt des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison provenant des navires par les autorités compétentes ; et
- le suivi du plan pour s'assurer que toutes les parties, y compris les navires et les exploitants d'installations, respectent le plan, que le plan est et reste adapté à son utilisation et que les installations de réception sont adéquates.

Selon la norme ISO, le plan de gestion portuaire des déchets devrait fournir des renseignements pertinents sur les points importants, avec un aperçu général des procédures et mesures de gestion pertinentes, qui peut prendre la forme d'une étude sur les règles applicables, sur les responsabilités des parties prenantes, d'une évaluation des besoins en termes d'installations de réception, d'une description du système de recouvrement des coûts, etc.

## 3.5 Assurer le caractère adéquat des installations de réception portuaires

Les Annexes de MARPOL (à l'exception de l'Annexe III) rendent obligatoire la mise à disposition d'installations portuaires de réception adéquates, qui doivent répondre aux besoins des navires qui utilisent normalement ce port, sans que ceux-ci subissent de retards excessifs. Pour la mise en œuvre des prescriptions de MARPOL, certains gouvernements ont choisi de transférer la responsabilité de la mise en place de ces installations adéquates aux autorités locales telles que les municipalités ou les autorités portuaires, voire à des entités privées (par exemple les exploitants de terminaux).

C'est à l'autorité compétente, qui peut dépendre d'un département chargé du secteur maritime, portuaire ou bien de l'environnement, qu'il incombe de veiller à ce que les prescriptions concernant l'"adéquation" soient appliquées. Il est donc important de préciser, tant pour l'autorité chargée de l'application que pour l'entité qui met à disposition l'installation, ce que désigne le terme "adéquation".

### 3.5.1 *Indications de l'OMI sur le terme "adéquation"*

Plusieurs documents de l'OMI fournissent des recommandations sur ce qu'il faut entendre par "adéquation d'une installation de réception portuaire" :

Dans les *Directives visant à garantir l'adéquation des installations portuaires de réception des déchets* (résolution MEPC.83(44)), le terme "adéquat" est décrit comme suit : "pour répondre aux critères d'adéquation, le port devrait tenir compte des besoins opérationnels des usagers et offrir des installations de réception adaptées aux types et quantités de déchets provenant des navires qui les utilisent habituellement" .

En outre, les "installations adéquates" sont décrites comme étant celles qui :

- sont utilisées par les gens de mer ;
- répondent pleinement aux besoins des navires qui les utilisent régulièrement ;
- ne dissuadent pas les gens de mer de les utiliser ; et
- et contribuent à l'amélioration du milieu marin".

En outre, l'installation de réception portuaire établie doit "répondre pleinement aux besoins des navires qui utilisent régulièrement le port" et "permettre que l'évacuation définitive des déchets et des résidus des navires soit effectuée de façon adaptée à l'environnement".

Conformément aux *Directives de 2017 pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL* (résolution MEPC.295(71)), la méthode utilisée pour déterminer si une installation de réception est adéquate devrait se fonder sur le nombre et les types de navires utilisant le port, sur les besoins de chaque type de navire en matière de gestion des déchets, ainsi que sur l'importance et la situation géographique du port. Il est important, par ailleurs, de calculer les quantités d'ordures, y compris les matériaux recyclables, qui ne sont pas rejetées à la mer conformément aux dispositions de l'Annexe V de MARPOL. Les ports n'appliquant pas tous les mêmes méthodes de réception et certains appliquant des traitements complémentaires, il arrive que les installations de réception portuaires exigent les déchets suivants soient triés à bord du navire :

- les déchets alimentaires (par exemple, produits d'origine animale et leurs sous-produits, en raison du risque de maladies d'origine animale) ;
- les huiles à friture (les produits d'origine animale et leurs sous-produits, en raison du risque de maladies d'origine animale) ;
- les matières plastiques ;
- les déchets domestiques, les déchets d'exploitation et les matières ou matériaux recyclables ou réutilisables ;
- les articles particuliers comme les déchets médicaux, les engins pyrotechniques périmés et les résidus de fumigation ;
- les déchets d'animaux, y compris les litières utilisées pour le transport d'animaux vivants (en raison du risque de maladie), à l'exclusion des eaux provenant des espaces utilisés pour le transport d'animaux vivants ;
- les résidus de cargaison ; et
- les e-déchets, tels que cartes électroniques, accessoires, matériel, ordinateurs, cartouches d'imprimante, etc.

Dans les ports de pêche, une collecte séparée peut être exigée pour les engins de pêche en fin de vie/endommagés, les déchets récupérés par des pêcheurs et les engins de pêche abandonnés, perdus ou rejetés qui ont été récupérés.

Lorsque les exploitants de navires, les ports et les terminaux évaluent les quantités et les types de déchets que les navires, individuellement, prévoient de produire, il faudrait tenir compte des aspects suivants :

- le type d'ordures produites habituellement ;
- le type de navire et sa conception ;
- les types de combustibles utilisés principalement par le navire (un combustible plus propre, tel que le diesel/l'essence, génère moins de boues d'hydrocarbures) ;

- la vitesse du navire (car la consommation de combustible donne une indication de la production de boues d'hydrocarbures) ;
- l'itinéraire du navire ;
- le nombre total de personnes à bord (équipage et passagers) ;
- la durée du voyage ;
- le temps passé dans les zones où le rejet à la mer est interdit ou soumis à des restrictions ; et
- le temps passé au port.

Lorsque l'on détermine le type d'installation de réception le plus approprié pour un port donné, il faudrait prendre en considération les différentes options possibles : les installations mobiles, telles que les camions sont parfois plus intéressantes financièrement pour la collecte des déchets des navires. Des installations flottantes, telles que des barges, pourraient également être considérées comme plus efficaces, notamment lorsque l'accès par la route n'est pas praticable.

Il arrive que le traitement requiert des étapes supplémentaires, notamment lorsque les principes de gestion écologiquement rationnelle sont appliqués, et les installations de réception et/ou les autorités portuaires peuvent alors chercher à promouvoir ou encourager (financièrement) le tri des déchets à bord des navires de la manière suivante :

- les matières plastiques non recyclables et les matières plastiques mélangées avec d'autres ordures ;
- les chiffons ;
- les matériaux recyclables ;
- l'huile à friture ;
- le verre ;
- les récipients en aluminium ;
- le papier, carton, carton ondulé ;
- le bois ;
- le métal ;
- les plastiques (y compris la mousse de polystyrène ou autres matières plastiques analogues) ;
- les e-déchets, tels que cartes électroniques, accessoires, matériel, ordinateurs, cartouches d'imprimante, etc. ;
- les ordures qui pourraient présenter un danger pour le navire ou l'équipage (par exemple les chiffons imprégnés d'huile, ampoules électriques, acides, produits chimiques, batteries, etc.) ; et
- les engins de pêche endommagés ou à mettre au rebut.

Lorsqu'elles déterminent le caractère adéquat d'installations de réception, les autorités (portuaires) compétentes devraient également étudier les problèmes techniques liés au recyclage, au traitement et au rejet des ordures provenant des navires. Pour ce faire, il est recommandé de s'appuyer sur les normes internationales applicables (par exemple, les normes ISO), qui sont un moyen de garantir une gestion écologiquement rationnelle des déchets et résidus provenant des navires.

Dans le manuel de l'OMI *Installations de réception portuaires - Comment faire*, il est expliqué qu'au minimum, les installations de réception dans les ports et terminaux de déchargement, de chargement et dans les ports et terminaux de réparation navale devraient être en mesure de recevoir les types et volumes de déchets, résidus et mélanges qui sont habituellement traités dans ce port et que les navires prévoient de déposer dans les installations de réception portuaires. Tous les ports, y compris les marinas et ports de pêche, quelle que soit leur importance, doivent fournir des installations adéquates pour la réception des ordures et résidus

d'hydrocarbures des moteurs, etc. Les ports de plus grande taille, fréquentés par davantage de navires, de types différents, devront prévoir une capacité de réception plus importante (par ex. pour les résidus de cargaison, les eaux de cale, les déchets soumis à quarantaine, etc.).

La capacité de réception doit, a minima, être appropriée en termes d'horaires et de disponibilité pour répondre aux besoins continus des navires qui utilisent habituellement le port. Les arrangements nécessaires pour faciliter la collecte des résidus, des mélanges et de tous les types de déchets d'exploitation des navires, sans causer de retard excessif aux navires, tels que la notification préalable des types et quantités de déchets et résidus devant être déposés, les tuyaux ou le matériel nécessaires pour le transfert, etc., doivent être pris en temps voulu entre le navire et l'installation de réception portuaire. Par ailleurs, les coûts pour la réception et le traitement des déchets provenant des navires devraient être raisonnables et ne pas dissuader les navires d'utiliser les installations de réception portuaires.

Des retards excessifs peuvent être subis lorsque le temps passé au port pour le transfert des résidus, mélanges ou déchets dépasse le temps de rotation habituel du navire dans ce port, a moins que le retard soit imputable au navire. Pour laisser le plus de souplesse possible au navire afin de transférer ses déchets tout en évitant les retards excessifs, il est possible d'envisager des installations de réception disponibles 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, dans les ports de grande importance.

Le caractère adéquat peut également être garanti sur la base d'arrangements régionaux, par exemple pour les petits Etats insulaires en développement (PEID), à condition de procéder de façon à garantir que les navires ne seront pas tentés de rejeter les déchets en mer.

### ***3.5.2 "Adéquation" selon la Directive de l'UE sur les installations de réception portuaires***

Conformément à la Directive européenne 2019/883 sur les installations de réception portuaires, une installation de réception portuaire "adéquate" doit satisfaire aux dispositions suivantes :

- a)** les installations de réception portuaires ont une capacité permettant de recueillir les types et les quantités de déchets des navires qui utilisent habituellement le port, compte tenu :
  - des besoins opérationnels des utilisateurs du port ;
  - de la taille et de la position géographique de ce port ;
  - du type de navires qui font escale dans ce port ; et
  - des exemptions prévues ;
- b)** les formalités et modalités pratiques liées à l'utilisation des installations de réception portuaires sont simples et rapides pour éviter de causer des retards anormaux aux navires ;
- c)** les redevances perçues pour le dépôt ne dissuadent pas les navires d'utiliser les installations de réception portuaires ; et
- d)** les installations de réception portuaires permettent de gérer les déchets des navires d'une manière qui soit respectueuse de l'environnement, conformément à la directive 2008/98/CE et aux autres dispositions pertinentes du droit de l'Union et du droit national relatives aux déchets. Par conséquent, les États membres de l'UE veillent à ce qu'une collecte séparée soit en place pour faciliter le réemploi et le recyclage des déchets des navires dans les ports, comme le requiert le droit de l'Union en matière de déchets\*. Toutefois, afin de faciliter ce processus, les installations de réception portuaires peuvent collecter des fractions séparées de déchets conformément aux catégories de déchets définies dans la convention MARPOL, en tenant compte des lignes directrices qu'elle contient.

Le paragraphe 28 du préambule de la Directive 2019/883/UE sur les installations de réception portuaires indique également que, pour garantir l'adéquation des installations de réception portuaires, il est indispensable d'élaborer, de mettre en œuvre et de réévaluer le plan de réception et de traitement des déchets sur la base de la consultation de toutes les parties concernées.

---

\* En particulier la Directive 2006/66/CE, la Directive 2008/98/CE et la Directive 2012/19/UE.

Un emplacement mal choisi, des procédures compliquées, une disponibilité restreinte et des coûts exagérément élevés pour les services offerts sont autant de facteurs qui peuvent dissuader les navires d'utiliser des installations de réception. Pour qu'une installation de réception portuaire soit adéquate, elle doit :

- être disponible pendant l'escale du navire au port ;
- être bien située et facile à utiliser ;
- accepter tous les types de flux de déchets entrant habituellement au port ; et
- ne pas imposer un coût d'utilisation dissuasif aux utilisateurs.

En même temps, il est possible que la taille comme la situation géographique du port restreignent les solutions qui peuvent être techniquement et raisonnablement mises à disposition pour la réception et le traitement des déchets.



## 4 Gestion des déchets plastiques provenant des navires

### 4.1 Types de déchets produits à bord des navires

Une grande variété de déchets, de types différents, peut être produite à bord d'un navire. S'il est vrai que la gamme des déchets de navires est très étendue, selon une étude sur la gestion des déchets d'exploitation générés à bord des navires (CE Delft, 2017) les types de déchets ci-après sont couramment produits à bord des navires :

**Tableau 2 : Types de déchets courants produits à bord des navires (source : CE Delft, 2017)**

MARPOL	Type de déchets	Précisions
Annexe I	Eaux de cale polluées par les hydrocarbures	Mélange d'eaux de cale du navire.
	Résidus d'hydrocarbures	Boues qui proviennent de la purification du combustible ou de l'huile de graissage utilisés pour les machines principales ou auxiliaires ou de l'huile usée obtenue par séparation qui provient des séparateurs pour eaux de cale et du matériel de filtrage des hydrocarbures ou qui est recueillie dans des gattes, et huiles hydrauliques et huiles de graissage usées.
	Eaux de lavage des citernes polluées	Résidus du nettoyage des cales à cargaison.
Annexe IV	Eaux usées	Eaux et autres déchets provenant de tout type de toilettes et d'urinoirs; eaux provenant des lavabos, baquets et vidanges situés dans les locaux réservés aux soins médicaux (infirmerie, salle de soins, etc.) ; eaux provenant des espaces utilisés pour le transport des animaux vivants ; autres eaux résiduaires lorsqu'elles sont mélangées aux eaux définies ci-dessus.
Annexe V	Matières plastiques	Feuilles, emballages, bouteilles, fûts, amarres synthétiques, engins de pêche synthétiques, sacs poubelle en plastique et bidons de produits chimiques vides.
	Déchets alimentaires	Toute substance alimentaire avariée ou intacte, comprend les fruits, légumes, produits laitiers, volaille, viande et détritus alimentaires produits à bord du navire.
	Déchets domestiques	Tous les déchets produits dans les espaces domestiques à bord du navire qui ne sont pas des déchets alimentaires, des huiles de cuisson ou des plastiques. Selon les textes de l'OMI, il s'agit de tous les types de déchets non visés par d'autres Annexes qui sont produits dans les locaux d'habitation à bord du navire. Les déchets domestiques ne comprennent pas les eaux grises. Ainsi, les déchets ménagers incluent généralement le papier, le carton, les lampes fluorescentes, les matériaux synthétiques, les feuilles, les boîtes métalliques, les couvercles, le verre, les déchets d'emballage qui proviennent de l'office, etc.
	Huile à friture	Produite à bord lors de la préparation des aliments
	Cendres de l'incinérateur	Cendres qui proviennent des incinérateurs utilisés à bord pour brûler des boues, des déchets domestiques, des déchets d'exploitation et d'autres types de déchets.
	Déchets d'exploitation	Tous les déchets solides (y compris les boues) non visés par d'autres Annexes de MARPOL qui sont recueillis à bord pendant les opérations normales d'entretien ou autres opérations du navire, ou qui sont utilisés pour l'arrimage et la manutention de la cargaison. Ces déchets comprennent aussi les agents et additifs de nettoyage contenus dans les eaux de lavage des cales de chargement et des surfaces extérieures, mais ne comprennent pas les eaux grises, eaux de cale ou autres rejets analogues essentiels à l'exploitation d'un navire, conformément aux directives élaborées par l'Organisation.
	Résidus de cargaison	Restes de cargaisons qui ne relèvent pas des Annexes de MARPOL et qui subsistent sur le pont ou dans les cales après le chargement ou le déchargement, y compris les quantités qui ont débordé ou ont été déversées au cours du chargement et du déchargement, à l'état sec ou humide ou entraînées dans les eaux de lavage, mais à l'exclusion des poussières produites par la cargaison qui restent sur le pont après balayage ou des poussières restant sur les surfaces extérieures du navire.

MARPOL	Type de déchets	Précisions
Annexe VI	Substances appauvrissant la couche d'ozone	Les substances appauvrissant la couche d'ozone sont utilisées à bord des navires dans les appareils de climatisation ou l'équipement pour la réfrigération à bord des navires frigorifiques. On les trouve également dans le matériel mobile (réfrigérateurs, climatiseurs mobiles).

Il est permis de rejeter en mer certains déchets, en dehors des zones spéciales protégées, et sous certaines conditions, telles que la distance minimale par rapport à la côte. Les déchets qui ne peuvent pas être réutilisés à bord ou dont le rejet en mer est interdit conformément à MARPOL doivent être transférés aux installations de réception portuaires, mises à disposition dans les ports.

#### 4.2 Quantités de déchets produits à bord des navires

Il est possible de réduire les quantités de déchets produits à bord en fonction du type de combustible utilisé, des méthodes de traitement à bord et de l'utilisation d'équipements tels que les incinérateurs, les broyeurs et les séparateurs d'eau et d'hydrocarbures. Cependant, les navires n'ont pas la possibilité de traiter correctement ou complètement à bord l'ensemble des déchets et certaines méthodes ne conviennent pas à certains déchets. Par exemple, le compactage du papier peut être effectué à bord ; par contre, si différents types de matières plastiques sont compactées à bord, il sera ensuite impossible de les traiter à terre, ou il faudra de nouveau les trier, ce qui augmente alors le coût global du processus. Ainsi, pour toute méthode employée à bord, il faudrait toujours avoir une vue d'ensemble de toutes les étapes nécessaires, depuis le dépôt dans une installation de réception portuaire appropriée, lorsque cela est nécessaire, jusqu'à l'élimination ultime.

La norme ISO 21070 sur la gestion et la manutention des déchets à bord du navire contient des exemples qui permettent de calculer les quantités de déchets à prévoir, pour les catégories de déchets ci-après, relevant de l'Annexe V de MARPOL : verre, papier/carton, emballages/matières plastiques, bois, métal (de récupération), déchets particuliers et déchets organiques\*. Dans les *Stratégies régionales de gestion des déchets pour les transports maritimes dans la région arctique* (2017)<sup>†</sup>, ces exemples ont été utilisés pour donner une vue d'ensemble des catégories de navires escomptés dans les régions arctiques, et des besoins en termes d'installations de réception portuaires, évalués d'après le volume estimé des déchets produits (voir le tableau 3). Même si cet exercice a été réalisé spécifiquement pour la navigation arctique, il peut servir pour la navigation à travers le monde.

**Tableau 3 : Quantités de déchets relevant de l'Annexe V de MARPOL produits à bord d'un navire**  
(source: Groupe de travail sur la protection du milieu marin de l'Arctique)

Type de navire	Personnes à bord	Durée du voyage (dans les eaux arctiques)	Quantité de déchets produits*
Navire de charge (jb > 400)	20	7-14 jours	210-420 kg
Navire de charge	20	5-10 jours	150-300 kg
Navire de recherche	25-50	10-30 jours	375-2250 kg
Navire de pêche	6-8	5-10 jours	45-120 kg
Navire d'exploration/de servitude au large	10-15	7-14 jours	105-315 kg
Navire de croisière/à passagers	15-3000	7-15 jours	210-90 000 kg
Navire de croisière/à passagers	15-3000	15-30 jours	450-180 000 kg

Dans une étude visant à faciliter l'élaboration de mesures pour lutter contre un ensemble de sources de détritus marins (Sherrington et al., 2016), on trouve les estimations les plus détaillées sur la production de déchets par les navires dans les eaux européennes, pour toutes les catégories de déchets relevant de l'Annexe V de la MARPOL, présentées de manière agrégée et par catégorie de déchets (se reporter au tableau 4).

\* Les "déchets particuliers" ne sont pas définis dans la norme ISO 21070.

<sup>†</sup> <https://oaarchive.arctic-council.org/handle/11374/1932>

**Tableau 4 : Estimations (1000 tonnes) de la production à bord des déchets relevant de l'Annexe V de MARPOL pour les navires dans les eaux européennes en 2013 par sous-catégories et segments de navires (source : Sherrington et al., 2016)**

Secteur/flux de déchets	Trans-ports mari-times	Pêche	Croisière	Passagers	Plaisance	Marine nationale	Total	%
Annexe V – domestique	74,4	43,5	86,7	123,0	170,9	8,8	507,3	57 %
Annexe V – résidus cargaisons solides	122,5	-	-	-	-	-	122,5	14 %
Annexe V – engins de pêche	-	218,5	-	-	-	-	218,5	25 %
Annexe V – autres déchets exploitation	27,1	4,3	-	0,3	-	0,9	32,6	4 %
Total	224	266,3	86,7	123,3	170,9	9,7	880,9	
%	25 %	30 %	10 %	14 %	19 %	1 %		

Ces données illustrent comment la contribution des différents secteurs des transports maritimes dans les eaux européennes varie d'une catégorie de déchets à l'autre. De manière générale, les navires à passagers (navires de croisière, transbordeurs, navigation de plaisance) produisent la majorité des déchets domestiques (ordures), tandis que les navires de charge sont principalement à l'origine des quantités de résidus de cargaison relevant de l'Annexe V de MARPOL et d'autres déchets d'exploitation. Il conviendrait de noter que les chiffres présentés ne couvrent que les résidus qui proviennent de cargaisons de vrac sec (Annexe V de MARPOL). Pour obtenir ces chiffres, l'auteur a appliqué une correction pour tenir compte des déchets alimentaires qu'il est permis de rejeter en mer. En prenant pour hypothèse 25 % en moyenne des déchets sont traités (Sherrington et al., 2016), la production brute de déchets serait d'environ 1,2 million de tonnes pour l'ensemble des secteurs du transport maritime, et d'environ 0,3 million de tonnes pour la flotte marchande seule. Les navires de pêche et de plaisance représentent ensemble la moitié environ de la production totale de déchets relevant de l'Annexe V de MARPOL.

### 4.3 Les déchets provenant des navires comme source de déchets marins

Même s'il est généralement admis que la majorité des déchets qui pénètrent dans les océans du monde proviennent de sources terrestres, il apparaît clairement que les déchets dans le milieu marin résultent également d'activités en mer, bien que cela n'ait pas été quantifié de manière spécifique à quelque échelle que ce soit, et que leur contribution au fardeau mondial des débris plastiques présents dans l'océan mondial est mal comprise. En outre, certaines formes de déchets d'origine marine peuvent non seulement constituer des sources importantes de détritus plastiques, mais peuvent aussi avoir un impact plus sévère sur le biote et les habitats marins que d'autres formes de déchets marins.

Dans son rapport sur les sources marines de déchets présents dans le milieu marin\*, le Groupe de travail 43 du GESAMP notait que les activités et les secteurs liés à la mer contribuaient au fardeau mondial des déchets présents dans le milieu marin, ce qui soulevait des préoccupations, notamment parce que les matières synthétiques constituaient une part importante des déchets qui finissent dans les mers et les océans de la planète en provenance des secteurs de la pêche, de l'aquaculture et des transports maritimes, des opérations d'immersion en mer et d'autres activités et sources maritimes.

#### 4.3.1 La pêche comme source de déchets en mer

On peut établir des catégories générales pour les composants des engins de pêche qui contribuent au fardeau mondial de déchets marins en plastique, comme suit : les filets, composés en grande partie de polymères mono- ou multifilaments tissés en mailles avec ou sans noeuds ; les pièges et les casiers, composés de polymères multifilaments tissés en mailles, de cordages monofilaments et de flotteurs ; les cordages et les filins, composés d'une large gamme de matériaux polymères non biodégradables ; ainsi que les flotteurs et les bouées, composés généralement de polymères, dont le polystyrène expansible (GESAMP, 2021).

\* <http://www.gesamp.org/publications/sea-based-sources-of-marine-litter>

Les navires de pêche peuvent rejeter en mer, délibérément ou accidentellement, des déchets tels que des gants, des fûts de stockage, des caisses à poisson en polystyrène expansible et d'autres détritus provenant de l'équipage ; les personnes pratiquant des activités de loisirs en mer, telles que la navigation de plaisance et la pêche de loisir, rejettent également des déchets dans le milieu marin, notamment des objets à usage unique.

Le risque de perte et de dommages (par exemple, enchevêtrement et/ou ingestion) est plus élevé avec certains types d'engins de pêche. Qu'ils dérivent en mer ou qu'ils reposent sur les fonds marins, les engins de pêche abandonnés, perdus ou rejetés peuvent agir comme un piège pour les organismes marins, y compris les espèces menacées. Les cas d'enchevêtrement dans des engins de pêche abandonnés, perdus ou rejetés et d'ingestion de ces engins par la faune marine ont doublé entre 1997 et 2015. L'augmentation des cas d'enchevêtrement et d'ingestion par la faune marine est documentée pour les tortues marines (100 % des 7 espèces existantes), les mammifères marins (66 % des 123 espèces existantes) et les oiseaux de mer (50 % des 406 espèces existantes).



**Figure 2 :** Engins de pêche abandonnés, perdus ou rejetés en mer (Crédit photo : Emma Hedley)

Les engins de pêche abandonnés, perdus ou rejetés en mer ont des incidences économiques très importantes pour les pêcheurs et les pêcheries associées. Les pertes financières directes qu'entraîne la perte de l'engin lui-même et des prises capturées dans l'engin peuvent être considérables. Les coûts économiques indirects ou "cachés" sont multiples et sont liées notamment au manque à gagner du fait de la non-disponibilité des engins de pêche (en particulier pour les pêcheurs qui n'ont pas d'engins de rechange disponibles pour un remplacement immédiat) ; la valeur moindre des captures qui seront débarquées à l'avenir, par rapport aux captures possibles avec l'engin perdu ; le manque à gagner en raison des captures fantômes par les engins abandonnés, perdus ou rejetés représentant une perte de capture et de profits pour les pêcheurs ; les coûts pour la récupération, y compris le temps et le combustible nécessaires à la recherche du matériel perdu ; et les coûts encourus par les pêcheurs pour remplacer les engins perdus (GESAMP, 2021).

### 4.3.2 Les transports maritimes comme source de déchets en mer

Les navires produisent quotidiennement des déchets solides qui risquent de finir dans le milieu marin. Ces déchets peuvent comprendre des résidus de cargaison, des déchets d'exploitation (issus des opérations d'arrimage et de manutention de la cargaison), des eaux usées, des déchets alimentaires, des déchets domestiques provenant de l'équipage et des déchets provenant de l'entretien.

Le secteur des transports maritimes est également une source de microplastiques, produits par les opérations de routine pour le nettoyage de la coque, par une mauvaise manipulation de cargaisons composées d'objets en plastique ou par des déversements accidentels de granulés de résine industriels. Les microplastiques proviennent également des peintures marines et des revêtements antifoulants, des systèmes de gestion et de rejet des eaux usées (eaux grises, eaux noires) et sont transportés par les eaux de ballast (GESAMP, 2021).

On estime que la plupart des impacts connus des déchets en mer, comme l'enchevêtrement et l'ingestion, sont en grande partie dus aux déchets généraux rejetés en mer par les navires, sans incidence particulière en fonction du type de navires dont ils proviennent.

Il est difficile de quantifier les déchets rejetés en mer en l'absence de données mondiales directement disponibles. Cependant, une évaluation des incidences a été réalisée en 2018 pour accompagner une proposition d'amendements à la Directive européenne 2000/59/CE sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison, et cette étude fournissait des estimations de quantités de déchets qui sont (potentiellement) rejetés en mer par les navires (tableau 5). S'il est vrai que les quantités d'ordures déposées dans les ports ont augmenté depuis l'introduction de la Directive de l'UE sur les installations de réception portuaires, le déchargement de déchets aux ports reste insuffisant, car on estime que 60 000 à 300 000 tonnes de déchets ne sont pas déposés à terre, ce qui représente 7 % à 34 % de la quantité totale à décharger par an.

**Tableau 5** : Déchets produits par les navires et déposés chaque année et "déficit de déchets" qui en résulte. Contenu tiré de l'analyse des incidences réalisée en 2018 pour accompagner la proposition de Directive de l'UE sur les installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets provenant des navires ; MARWAS (déchets relevant des Annexes I-IV) ; les estimations concernant les déchets relevant de l'Annexe V sont basées sur l'étude Sherrington et al. (2016).

Source des données	Déchets à déposer*	Déchets réellement déposés*	Définition
<b>Annexe I de MARPOL</b>			
Navires marchands	1 226 000 m <sup>3</sup>	1 195 000 m <sup>3</sup>	31 000 m <sup>3</sup>
Tous, y compris les navires de pêche et de plaisance	1 290 000 m <sup>3</sup> Marchands : 1 226 000 m <sup>3</sup> Pêche : 55 000 m <sup>3</sup> Plaisance : 9 000 m <sup>3</sup>	Inconnu	Inconnu
<b>Annexe IV de MARPOL</b>			
Navires marchands	1 362 000 m <sup>3</sup>	1 226 000 m <sup>3</sup>	136 000 m <sup>3</sup>
Tous, y compris les navires de pêche et de plaisance	2 312 000 – 2 562 000 m <sup>3</sup> Marchands : 1 362 000 m <sup>3</sup> Pêche : 500 000 – 750 000 m <sup>3</sup> Plaisance : 450 000 m <sup>3</sup>	Inconnu	Inconnu

Source des données	Déchets à déposer*	Déchets réellement déposés*	Différence
Annexe V de MARPOL			
Navires marchands	434 000 tonnes	286 000 – 404 000 tonnes	30 000 – 148 000 tonnes
Tous, y compris les navires de pêche et de plaisance	881 000 tonnes  Marchands : 434 000 tonnes Pêche : 266 000 tonnes Plaisance : 171 000 tonnes	580 000 – 820 000 tonnes	60 000 – 300 000 tonnes
Annexe VI de MARPOL			
Navires marchands	24 000 m <sup>3</sup> boues  360 000 m <sup>3</sup> purges	Inconnu	Inconnu

\* Les modèles appliqués ont pris en compte les déchets traités à bord et/ou qu'il est permis de rejeter en mer en vertu de MARPOL afin d'éviter une surestimation de la différence entre les quantités produites et déposées.

Il existe assez peu d'études permettant d'estimer les quantités et les types de déchets plastiques qui proviennent des transports maritimes, néanmoins on sait que l'équivalent de 0,001 % à 2 % des cargaisons sont perdues chaque année. En outre, entre 0,01 m<sup>3</sup> et 0,1 m<sup>3</sup> de déchets d'exploitation et entre 0,003 m<sup>3</sup> et 0,015 m<sup>3</sup> de déchets plastiques et domestiques sont produits par personne et par jour (GESAMP, 2021).

#### 4.4 Gestion des déchets plastiques

Si la capacité de stockage à bord le permet, les plans de gestion des ordures des navires devraient envisager la possibilité de recycler les déchets, de participer à des systèmes de consigne des récipients, de réutiliser certains déchets ou de tenir compte de la pêche fantôme due à certaines catégories de déchets. Le tri des ordures conformément aux recommandations qui figurent dans les Directives pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL devrait aussi permettre le déchargement des ordures en fonction des catégories de recyclage.

Pour faciliter le transfert à terre des déchets/résidus recyclables, les exploitants de navires devraient envisager de passer des contrats avec les installations situées dans les ports qui sont régulièrement fréquentés. Cela répondrait à la fois à la nécessité de traiter avec un fournisseur approprié et habilité en vertu de la plupart des systèmes de gestion de l'environnement, et à la nécessité de simplifier le déchargement à terre de déchets triés lors de chaque escale. Lorsqu'un port ne dispose pas d'installation de réception adaptée aux déchets triés et/ou recyclables, les propriétaires/exploitants de navires sont encouragés à demander qu'il en soit créé en association avec les centres de recyclage de la localité ou de la région exploités de manière responsable. Ce dernier point est important, car les installations locales peuvent ainsi bénéficier d'un plus grand volume de matériaux entrants et il sera plus facile de commercialiser les produits.

##### 4.4.1 Gestion des déchets plastiques

Comme il ressort de la hiérarchie des déchets mentionnée au paragraphe 2.1 du présent guide, il est préférable d'éviter que les navires produisent des déchets plastiques. Lorsque la prévention est impossible, la réutilisation suivie du recyclage peut être une option, et si le recyclage n'est pas possible, les déchets plastiques peuvent être incinérés (avec récupération d'énergie). L'enfouissement dans une décharge à terre est considéré comme l'option la moins préférable.

Les déchets plastiques sont produits à bord de tous les types de navires et proviennent souvent des fournitures et du ravitaillement nécessaires pour l'exploitation du navire. Les déchets plastiques comprennent les feuilles, emballages, bouteilles, fûts, amarres synthétiques, engins de pêche synthétiques, sacs poubelle en plastique et bidons de produits chimiques vides.

#### 4.4.1.1 *Prévention*

Les mesures pratiques pour la prévention de la production de déchets peuvent réduire considérablement la quantité et/ou la nature dangereuse des déchets produits à bord des navires. Parmi les mesures pratiques pour la prévention de la production de déchets à bord, on peut citer les exemples suivants :

- interdiction d'utiliser des plastiques à usage unique ;
- remplacer les bouteilles d'eau individuelles par des récipients plus grands, et/ou les bouteilles de boissons gazeuses par des récipients qui contiennent du sirop à mélanger avec de l'eau ;
- un purificateur d'eau installé en association avec le dispositif d'eau potable du navire, ce qui réduira l'utilisation de bouteilles en plastique ;
- adopter les bouteilles réutilisables ; et
- des dispositions prises avec le fournisseur/distributeur des approvisionnements pour la reprise des films d'emballage en plastique, qui servent à recouvrir les provisions de bord, immédiatement après la livraison.

Des mesures qui visent à limiter la production et la consommation de plastiques à usage unique et de microplastiques, associées à l'utilisation de plastiques biodégradables en mer, peuvent prévenir la pollution du milieu marin par les déchets, et ce également pour les sources d'origine maritime, à savoir les transports maritimes, la pêche, l'aquaculture et les activités au large.

#### 4.4.1.2 *Recyclage*

Le recyclage du plastique consiste à récupérer des déchets ou rebuts de matières plastiques et à traiter ces matériaux pour fabriquer d'autres produits fonctionnels et utiles. Le plastique doit être recyclé dans le cadre de mesures prises à l'échelle mondiale visant à réduire les déchets plastiques et autres déchets solides qui finissent dans l'environnement.

Les plastiques devraient être recyclés pour plusieurs raisons :

- Le recyclage du plastique contribue à préserver les ressources et permet d'éviter que les matières plastiques se retrouvent dans les décharges ou d'autres destinations indésirables telles que les océans ;
- Le recyclage du plastique nécessite moins d'énergie que la fabrication du plastique à partir de matières premières et permet de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> ;
- Le plastique vierge étant produit directement à partir de gaz naturel ou de pétrole brut, le recyclage contribue à réduire la consommation de combustibles fossiles ; et
- Le procédé de recyclage du plastique est moins coûteux et moins long que la fabrication de matières plastiques neuves à partir de matériaux vierges.

La plupart des déchets plastiques usagés sont recyclés en utilisant des techniques de recyclage mécaniques. Plus précisément, le recyclage mécanique peut servir à récupérer des matières plastiques telles que le polypropylène (PP), le polyéthylène (PE) ou le polyéthylène téréphthalate (PET).

Le recyclage mécanique emploie des procédés mécaniques tels que le broyage, le lavage, la séparation, le séchage, la re-granulation et le compoundage pour décomposer les déchets en paillettes de plastique. Une fois séchées, les paillettes de plastique sont utilisées pour produire de nouveaux matériaux plastiques.

Le recyclage des plastiques étant un procédé complexe, il n'est pas possible d'envisager cette pratique à bord des navires, et il est fortement possible que les ports des pays en développement ne pratiquent pas le recyclage. Une autre technique, fondée sur la pyrolyse, permet de transformer les plastiques d'origines variées en huiles. Selon le procédé employé, les huiles peuvent servir comme huile de paraffine pour la production de nouvelles matières plastiques, ou comme combustible. Certaines unités de recyclage sont déjà rentables même avec de faibles quantités de déchets plastiques (1 t/jour).

Le recyclage du plastique contribue également à l'amélioration du climat : l'incinération des matières plastiques émet du CO<sub>2</sub>, tout comme les usines qui produisent le plastique primaire. Avec seulement une tonne de déchets plastiques remise aux recycleurs, il est possible de réduire davantage les émissions de CO<sub>2</sub>/an qu'avec une voiture électrique (source : recyclepro.be).

#### *Le recyclage est-il une solution économiquement viable ?*

Dans la plupart des cas, les installations de réception portuaires sont des entreprises économiques, qui doivent générer suffisamment de profits pour poursuivre leurs activités. Dans cette perspective, il est normal que ces installations choisissent - dans le respect de la réglementation locale - la solution la moins chère pour traiter les déchets plastiques récupérés. Il peut s'agir de recyclage mécanique/chimique, d'incinération avec ou sans récupération d'énergie, et/ou de la mise en décharge. Cette décision dépend des coûts et des recettes, ainsi que du type d'infrastructure disponible sur place pour la gestion des déchets.

Outre la redevance sur les déchets perçue auprès du navire, il convient d'inclure les recettes (coût positif ou négatif du recyclage des déchets plastiques). Lorsque certains types de déchets plastiques, y compris les huiles issues de la transformation chimique du plastique, donnent lieu à une valeur positive supplémentaire, celle-ci devrait être considérée comme recette supplémentaire.

Dans certains pays, les gouvernements subventionnent la collecte des déchets plastiques afin d'éviter la production de déchets dans le milieu marin, en particulier lorsque ces déchets ont un impact sur le tourisme et/ou la qualité et la quantité de poissons ou l'aquaculture (qui peuvent être des secteurs cruciaux pour certains pays). En subventionnant le secteur de la pêche, les gouvernements pourraient inciter à la mise en place de systèmes de collecte des déchets plastiques (programmes de pêche aux déchets, activités de nettoyage des plages, etc.)

#### **4.4.1.3 Valorisation énergétique**

Des incinérateurs perfectionnés capables de brûler plastiques et autres déchets municipaux peuvent produire suffisamment de chaleur et de vapeur pour générer l'électricité qui alimente le réseau local. Selon le World Energy Council, le secteur de la valorisation énergétique des déchets devrait connaître une croissance régulière dans les années à venir, notamment dans la région Asie-Pacifique\*.

La récupération d'énergie peut constituer une alternative intéressante pour le traitement de déchets riches en plastique qui ne peuvent pas être recyclés de manière durable. Certaines matières plastiques ne peuvent pas être recyclées de manière écologiquement rationnelle pour les raisons suivantes :

- il n'est pas possible de garantir la quantité nécessaire, la propreté et la composition des flux de déchets collectés ; et
- les technologies pour le tri ne sont pas disponibles.

Les exigences du marché en matière de qualité et les normes applicables aux matériaux recyclés peuvent restreindre l'efficacité du recyclage des plastiques.

Pour ces types de plastique, la valorisation énergétique est la solution la plus efficace du point de vue des ressources, par rapport à la mise en décharge ou même le recyclage forcé. Cependant, les installations de valorisation énergétique des déchets sont coûteuses à construire et à exploiter, ce pourquoi leurs services sont généralement plus chers que le dépôt en décharge. Et comme les usines fonctionnent mieux si les flux de déchets sont réguliers, leurs propriétaires doivent souvent importer des matériaux d'ailleurs.

Les usines importantes peuvent produire suffisamment d'électricité pour alimenter des milliers de foyers. Toutefois, des études ont montré que le recyclage des déchets plastiques permet d'économiser davantage d'énergie - car il réduit les besoins en extraction de combustibles fossiles et leur consommation pour produire du plastique neuf - que la combustion de ces plastiques, avec les autres déchets ménagers. Pour finir, il convient de noter que les usines de valorisation énergétique des déchets peuvent émettre des polluants toxiques tels que des dioxines, des gaz acides et des métaux lourds.

---

\* Valorisation énergétique des déchets. World Energy Council  
[http://www.worldenergy.org/assets/images/imported/2013/10/WER\\_2013\\_7b\\_Waste\\_to\\_Energy.pdf](http://www.worldenergy.org/assets/images/imported/2013/10/WER_2013_7b_Waste_to_Energy.pdf)

#### 4.4.2 Gestion des engins de pêche et des engins de pêche abandonnés, perdus ou rejetés

Plus de 12 millions de tonnes de plastique finissent dans les mers et océans chaque année. Les engins de pêche représentent environ 10 % de ces débris : entre 500 000 et 1 million de tonnes d'engins de pêche sont rejetés ou perdus dans les océans tous les ans. Les filets, lignes et filins rejetés constituent désormais 46 % environ de la masse de la plaque de déchets du Pacifique Nord\*.

L'OMI a reconnu la nécessité de prévenir la pollution plastique par les navires, y compris par les navires de pêche et les engins de pêche. Plusieurs mesures concernant les déchets provenant des navires de pêche ont été incluses dans le plan d'action de l'OMI sur les déchets plastiques rejetés en mer par les navires. L'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) a adopté des Directives volontaires sur le marquage des engins de pêche (Directives VGMFG). L'objectif de ces Directives volontaires est de servir d'outil "permettant d'améliorer l'état du milieu marin en combattant, en réduisant au minimum et en éliminant les engins de pêche abandonnés, perdus ou rejetés et en facilitant l'identification et la récupération desdits engins".

Les engins de pêche abandonnés, perdus ou rejetés (engins ALDFG) constituent un problème de plus en plus préoccupant. Plusieurs résolutions des Nations unies prévoient des mesures visant à réduire les engins de pêche abandonnés, perdus ou rejetés et les débris marins en général. Le plus souvent, ce sont les filets maillants et les casiers/pièges qui sont à l'origine de la "pêche fantôme" tandis que les autres types d'engins, tels que les chaluts et palangres, provoquent l'enchevêtrement d'organismes marins, y compris d'espèces protégées, et des dégâts aux habitats.

Les facteurs à l'origine de l'abandon, de la perte ou du rejet d'engins de pêche sont nombreux et comprennent : le mauvais temps ; divers facteurs opérationnels concernant la pêche, tels que le coût de la récupération d'un engin ; l'incompatibilité du matériel de pêche ; la pêche illicite, non déclarée et non réglementée ; le vandalisme et le vol ; et l'accès aux installations de collecte à terre et les coûts qui en découlent. Les facteurs les plus significatifs sont probablement le mauvais temps, les facteurs opérationnels liés à la pêche et l'incompatibilité entre engins de pêche, mais les raisons de l'accumulation des engins ALDFG sont peu documentées et mal comprises. Il est nécessaire, pour concevoir et aménager des mesures efficaces de réduction des engins ALDFG, dans des zones spécifiques, de comprendre en détail pourquoi le matériel de pêche est abandonné, perdu ou rejeté.

##### *Déchets de pêche passive*

Au cours de leurs opérations de pêche, les pêcheurs sont souvent confrontés à des déchets pris involontairement dans leurs filets, ce que l'on appelle les déchets de pêche passive. Ces déchets de pêche passive sont le plus souvent rejetés en mer. Pour résoudre ce problème, certaines organisations non gouvernementales (ONG) internationales ont mis au point des programmes, souvent intitulés "Pêche aux déchets". L'idée est simple : au lieu de rejeter les déchets en mer, les pêcheurs sont encouragés à les garder à bord (dans de grands sacs, par exemple) et à les remettre gratuitement à une installation de réception portuaire à leur retour au port. En retirant ainsi physiquement les déchets, ils réduisent les quantités présentes dans le milieu marin. En outre, cette démarche permet d'insister sur l'importance d'une bonne gestion des déchets au sein de la flotte de pêche. Les ports de pêche mettent des installations de réception à disposition, pour que les pêcheurs y déposent leurs déchets de pêche passive. Les déchets de pêche passive étant généralement assez proches des déchets produits par les navires, les installations portuaires pour la réception de ce type de déchets sont aussi similaires.

Plusieurs plans d'action régionaux sur les déchets dans le milieu marin, élaborés par les commissions régionales chargées des mers, prévoient des mesures pour la pêche aux déchets. Plusieurs pays ont déjà appliqués de telles mesures et mis en place des programmes pour la réception des déchets de pêche passive.

En coopération avec les parties prenantes régionales et/ou nationales, les navires participants reçoivent des sacs résistants pour recueillir les déchets pris dans leurs filets pendant leurs activités de pêche habituelles. Une fois remplis, les sacs sont déposés sur le quai dans les ports participants, puis le personnel du port les

\* <https://www.worldwildlife.org/stories/ghost-fishing-gear>

transfèrent dans une benne ou un bac dédié en vue de leur élimination. Le traitement des déchets d'exploitation ou alimentaires produits à bord, et donc sous la responsabilité du navire, se poursuit par le biais des dispositifs de gestion portuaire des déchets établis.



**Figure 3 :** Grands sacs utilisés pour recueillir à bord des déchets de pêche passive au Royaume-Uni  
(Crédit photo : KIMO International\*)



**Figure 4 :** Grands sacs utilisés pour recueillir à bord des déchets de pêche passive aux Pays-Bas  
(Crédit photo : KIMO International\*)

\* KIMO est un réseau regroupant des gouvernements locaux dans les régions de l'Atlantique Nord-Est et de la Baltique, qui travaillent ensemble pour des mers saines, des plages propres et des communautés côtières prospères.

## 5 Contenu d'un plan de gestion portuaire des déchets

### 5.1 Élaboration de plans de gestion portuaire des déchets: introduction

L'objectif principal d'un plan de gestion portuaire des déchets est d'améliorer la disponibilité, l'adéquation et l'utilisation des installations de réception des déchets provenant des navires qui font habituellement escale dans le port. Ainsi, les points traités dans le plan devraient être directement liés aux aspects qui influencent l'adéquation des installations de réception portuaires des déchets. La section 5 des Directives pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL (résolution MEPC.295(71)) énumère les principaux aspects à envisager pour déterminer si des installations de réception portuaires sont adéquates, comme suit :

- le nombre et les types de navires qui utiliseront le port ;
- les besoins de chaque type de navire en matière de gestion des déchets (il faut aussi calculer les quantités d'ordures qui ne sont pas rejetées à la mer) ;
- les types d'installations de réception portuaires ; et
- l'importance et la situation géographique du port.

En outre, les gouvernements devraient également étudier les problèmes techniques que peut poser la gestion (recyclage, traitement et rejet) des ordures provenant des navires, et ils devraient prendre des mesures judicieuses, dans le cadre de leurs programmes nationaux, pour tenir compte des normes en matière de gestion des ordures.

S'agissant des petits États insulaires en développement (PEID), il est possible de satisfaire aux dispositions sur les installations de réception portuaires par le biais d'accords régionaux.

Lorsqu'il est conçu de manière plus exhaustive, un plan de gestion portuaire des déchets peut également être considéré comme un document destiné à servir de guide aux usagers du port et autres parties prenantes, dans lequel est réuni l'ensemble des éléments, procédures, objectifs et responsabilités liés au transfert, à la collecte, au traitement, au suivi des déchets provenant des navires et au respect des dispositions, y compris pour les résidus de cargaison. Le plan de gestion portuaire des déchets peut également servir à mettre en œuvre les prescriptions et objectifs définis dans une stratégie nationale de gestion des déchets, s'il transpose les objectifs en matière de gestion écologiquement rationnelle des déchets, y compris la transition vers une économie plus circulaire, dans les méthodes et procédures appliquées en pratique dans la zone portuaire.

Déterminer le caractère adéquat d'une installation est une question complexe, ce pourquoi un plan de gestion portuaire des déchets doit inclure un large éventail de renseignements différents, compte tenu des caractéristiques des ports et de leurs usagers, du cadre juridique national/local et des objectifs des politiques, de l'infrastructure existante pour la gestion des déchets à l'intérieur et à proximité du port, etc. Ainsi, l'autorité chargée d'élaborer le plan de gestion portuaire des déchets pourrait être amenée à effectuer une analyse approfondie et coûteuse, représentant une charge administrative importante, ce qui n'est pas toujours possible dans la pratique, notamment pour les pays en développement et les PEID.

Par conséquent, s'il s'avère que les ressources disponibles ne sont pas suffisantes pour mettre au point un plan de gestion portuaire des déchets "version complète", il est néanmoins utile d'identifier les éléments qui peuvent être considérés comme essentiels pour un plan de gestion portuaire des déchets "de base". On trouvera ci-dessous la liste de ces éléments, qui ont un lien direct avec le caractère adéquat des installations de réception portuaires et sont décrits dans la section 5.3 du présent document destiné à servir de guide :

- Objectif du plan de gestion portuaire des déchets
- Champ d'application du plan
- Brève description des installations de réception portuaires disponibles
- Évaluation des besoins en installations de réception portuaires

- Description des procédures relatives au dépôt et à la collecte des déchets
  - Notification préalable de livraison de déchets (ne s'applique pas aux ports de pêche et de plaisance)
  - Reçu de livraison de déchets
  - Système de recouvrement des coûts (le cas échéant)
- Consultation des parties prenantes
- Notification des inadéquations présumées

On trouvera ci-dessous la liste des éléments supplémentaires qui peuvent figurer dans un plan de gestion portuaire des déchets lorsque ce document vise à servir de guide complet destiné à l'ensemble des usagers du port sur la question de la gestion des déchets provenant des navires, comme cela est décrit à la section 5.4 du présent document :

- Définitions
- Brève description du cadre réglementaire pertinent
- Tenue de registres
- Exemptions pour les navires qui font régulièrement escale dans ce port
- Suivi et contrôle
- Brève description du port

Pour s'adapter à la situation locale, une autorité nationale/régionale compétente peut également choisir de faire une distinction entre un certain nombre d'éléments "de base" du plan qui doivent impérativement être inclus, et d'autres éléments qui sont facultatifs.

Entre un grand port commercial, un petit port de pêche ou une marina, le niveau de détail et le champ d'application des plans de gestion portuaire des déchets peuvent donc varier considérablement. Il est possible que certains éléments ne s'appliquent que partiellement aux ports plus petits, dans lesquels les flux de déchets sont réduits ou qui offrent des services maritimes très spécialisés.

Dans certains pays, les petits ports non commerciaux, qui ont pour caractéristique d'être rarement ou peu fréquentés et ce uniquement par des bateaux de plaisance, peuvent être exemptés de l'obligation d'avoir un plan de gestion portuaire des déchets, sous réserve que :

- leurs installations de réception portuaires soient intégrées dans le système de traitement des déchets géré par ou pour le compte de la municipalité concernée ; et
- les renseignements sur le système de gestion des déchets soient mis à la disposition des usagers de ces ports.

## 5.2 Qui est chargé de rédiger le plan de gestion portuaire des déchets

En général, les procédures relatives à l'élaboration, à l'approbation et au renouvellement du plan de gestion portuaire des déchets doivent être établies par l'autorité nationale compétente et sont intégrées dans le ou les instruments réglementaires nationaux appropriés. Il est également préférable de préciser dans le cadre réglementaire national à quelle partie il incombe de rédiger le plan.

L'entité chargée de l'élaboration et de la mise en œuvre du plan de gestion portuaire des déchets peut varier en fonction du cadre institutionnel national ou régional, néanmoins c'est généralement à l'autorité portuaire qu'il revient d'élaborer le plan, car elle assume la responsabilité générale du traitement des déchets dans le port (collecte et traitement des déchets et conformité aux règles nationales). Lorsque le traitement opérationnel des déchets est sous-traité (externalisé) à une entreprise de gestion des déchets externe, le port est tenu de s'assurer que cette entreprise satisfait aux règles existantes, au mandat et aux autres dispositions importantes spécifiées dans le contrat avec le port.

De nombreux ports fonctionnent sur le modèle exploitant/propriétaire du site, et dans certains cas, il pourra être utile que les zones gérées de manière indépendante dans le port, comme les ports de pêche, les terminaux et les usines de produits chimiques, rédigent leurs propres plans et soient responsables de leurs services de réception des déchets et résidus provenant des navires dans le cadre de leurs opérations (se reporter également à la section 5.3.2 du présent guide). Lorsque l'attribution des responsabilités n'est pas claire, les terminaux devraient préciser la situation locale avec l'autorité portuaire.

Les transports maritimes étant par définition une activité internationale, il est préférable que le plan de gestion portuaire des déchets soit rédigé non seulement dans une langue officielle de l'État où se situe le port, mais également dans une langue utilisée au niveau international.

### 5.3 Éléments essentiels d'un plan de gestion portuaire des déchets "de base"

#### 5.3.1 Objectif du plan de gestion portuaire des déchets

Le plan de gestion portuaire des déchets a pour objectif général d'améliorer la disponibilité, le caractère adéquat et l'utilisation des installations de réception pour les déchets qui proviennent des navires faisant habituellement escale dans le port, afin de protéger le milieu marin en réduisant les rejets de déchets en mer par les navires, y compris les résidus de cargaison.

Ces objectifs sont les suivants :

- Réduire les rejets illicites de déchets par les navires ;
- Garantir qu'il est satisfait aux obligations légales en matière de gestion des déchets ;
- Procéder à des consultations avec les usagers du port, les agents maritimes, les exploitants, les prestataires de services de gestion des déchets et les instances chargée de la réglementation lors de l'élaboration et la mise en œuvre des stratégies et mesures relatives à la gestion des déchets ;
- Prévenir la production de déchets dans la mesure du possible ; et
- Réutiliser ou recycler les déchets dans la mesure du possible.

#### 5.3.2 Champ d'application du plan de gestion portuaire des déchets

Il est essentiel de préciser le champ d'application du plan, non seulement pour définir les navires visés par le plan - et par conséquent : les navires qui ne relèvent pas du plan - mais aussi les limites géographiques et les zones de compétence du port.

Dans certains cas, le champ d'application du plan de gestion portuaire des déchets peut également inclure des restrictions quant aux types de déchets qui sont collectés par les installations de réception dans le port. Cependant, des précisions sur ces éléments peuvent aussi être fournies dans les renseignements concernant les installations de réception portuaires disponibles et les procédures relatives au dépôt et à la collecte des déchets. En outre, une délimitation fondée sur les types de navires faisant habituellement escale dans le port, peut déjà inclure une limite implicite concernant les catégories et les volumes de déchets acceptés (par exemple, un terminal pétrolier de grande taille, qui reçoit principalement des superpétroliers (VLCC) ne sera pas tenu de mettre à disposition des installations pour les déchets d'engins de pêche, et un petit port de plaisance ne sera pas tenu de mettre à disposition des installations pour la réception d'importantes quantités d'eaux de lavage qui contiennent des résidus de cargaison de vrac sec).

#### Commentaires concernant les types de navires

S'il est possible d'établir d'autres catégories en fonction de la situation locale du port, on trouvera ci-après plusieurs exemples des différents types de navires et activités maritimes qui peuvent être inclus ou non dans le champ d'application du plan :

- navires exploités en mer ;
- navigation fluviale ;
- navires de commerce, navires de pêche, bateaux de plaisance, navires à passagers/de croisière ;

- transports maritimes internationaux ;
- transport maritime domestique ;
- navires de servitude portuaire (services tels que le soutage, la manutention des cargaisons, le dragage, l'amarrage, le pilotage, le remorquage, etc.) ;
- navires faisant escale dans le port de manière fréquente et régulière selon un calendrier de rotations (tels que les transbordeurs, les bateaux d'excursions touristiques, etc.) ;
- les navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et utilisés pour un service non commercial ; et
- navires de guerre et navires de guerre auxiliaires.

Tout type de combinaisons sont bien sûr possibles.

Les navires de guerre et navires de guerre auxiliaires bénéficient déjà d'un régime d'exemption pour la plupart des instruments maritimes internationaux (par exemple MARPOL, Convention SOLAS) et nationaux, ce qui, d'un point de vue juridique et pratique, rend assez difficile leur inclusion dans le champ d'application du plan de gestion portuaire des déchets.

Les mêmes principes s'appliquent aux navires appartenant à un État ou exploités par lui et utilisés exclusivement, à l'époque considérée, pour un service public non commercial. Toutefois, il convient de noter que chaque Partie doit s'assurer, en prenant des mesures appropriées qui ne compromettent pas les opérations ou la capacité opérationnelle des navires de ce type lui appartenant ou exploités par elle, que ceux-ci agissent d'une manière compatible avec la Convention MARPOL, pour autant que cela soit raisonnable et possible dans la pratique. Les autorités portuaires peuvent donc décider d'inclure ces types de navires (par exemple, les navires de dragage appartenant à l'État, les remorqueurs, les pilotines, les navires de recherche) dans le champ d'application du plan de gestion portuaire des déchets.

Une distinction est souvent faite entre les navires pour le transport par mer et ceux pour le transport par voies navigables. Les règles applicables à la navigation intérieure étant généralement différentes de celles applicables aux navires de mer, les navires fluviaux sont souvent exclus du champ d'application du plan de gestion portuaire des déchets. Il est possible que la navigation intérieure représente une part importante des activités d'un port et que les déchets provenant de ces navires soient transférés aux mêmes installations de réception portuaires. Dans ce cas, une autre solution consiste à développer un plan de gestion portuaire des déchets distinct.

Par ailleurs, on constate que les autorités compétentes aux niveaux national ou régional responsables de l'élaboration et de l'approbation des plans de gestion portuaire des déchets pour différents types de ports, utilisent souvent des plans types prévus spécifiquement pour chaque type de port. Dans la pratique, cela signifie que pour chaque groupe cible (ports de commerce maritimes, ports à passagers/de croisière, ports de pêche et ports de plaisance), un plan de gestion portuaire des déchets "type" est préparé, et pourra être utilisé pour chaque port du groupe cible. Il est même possible d'utiliser un modèle (par exemple, avec des cases à cocher).

Une telle approche présente notamment les avantages suivants :

- il y a moins de risques que des éléments obligatoires du plan de gestion portuaire des déchets soient omis, car le contenu du plan est normalisé ;
- les procédures redondantes peuvent être écartées pour certains ports : par exemple, les navires de pêche en général n'utilisent pas le formulaire de notification préalable, il n'y a donc pas lieu d'inclure cette procédure dans le plan ;
- tous les éléments sont déjà énumérés : la préparation du plan représente une charge administrative moins lourde pour le port ;
- présentation normalisée de tous les éléments : la vérification du plan représente une charge administrative moins lourde pour l'autorité compétente ; et

- le caractère adéquat des installations de réception portuaires peut être l'aspect essentiel, et inclure l'évaluation des besoins en installations, uniquement pour les catégories de déchets produits par les navires qui font habituellement escale dans le port (par exemple, il n'est pas nécessaire de traiter le cas des résidus de cargaison relevant de l'Annexe II de MARPOL dans une marina).

*Commentaires concernant les compétences du port :*

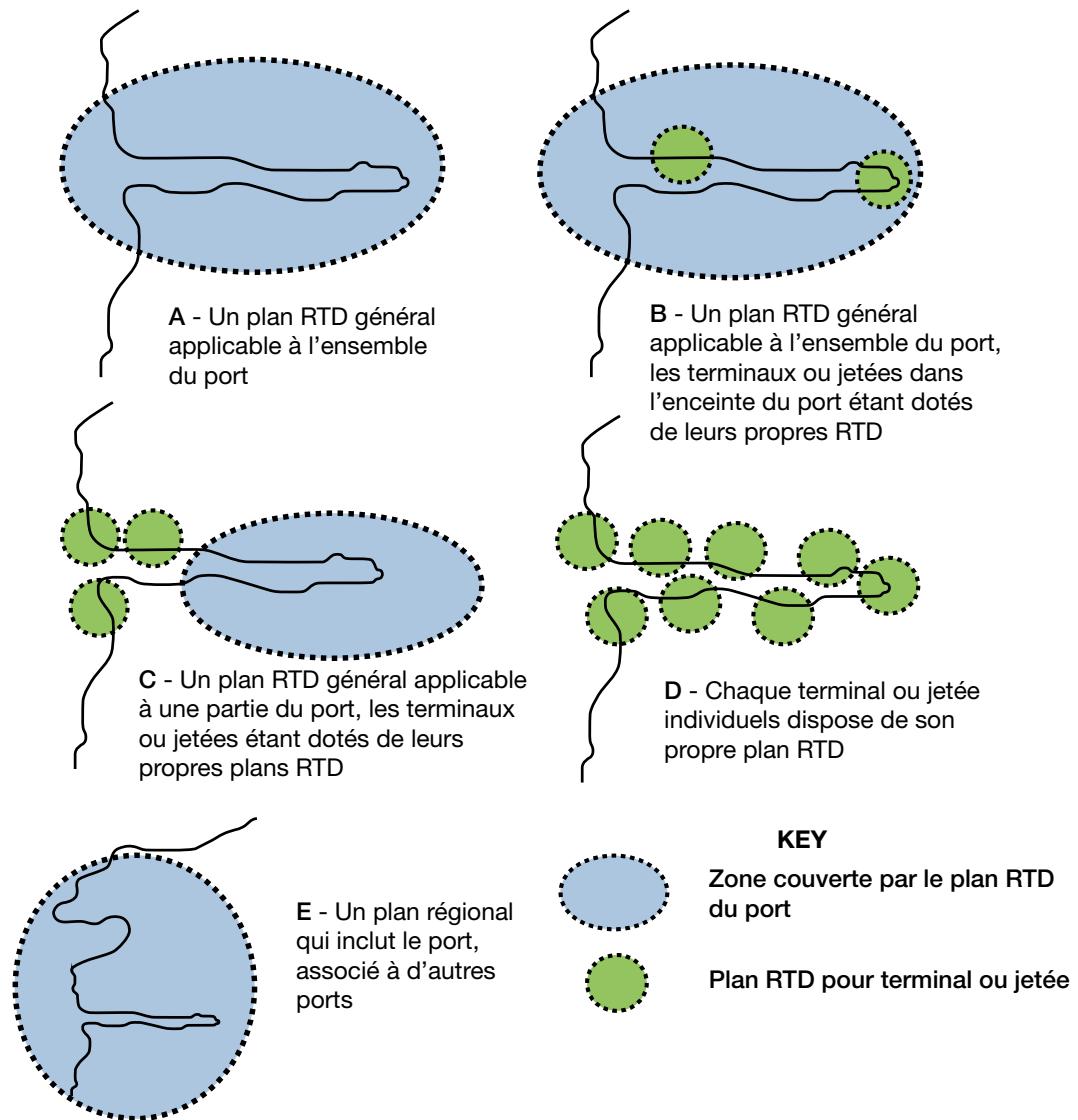
Les prescriptions en matière de gestion des déchets énumérées dans un plan de gestion portuaire des déchets s'appliquent et/ou sont juridiquement contraignantes uniquement à l'intérieur des limites juridiques de ce port spécifique. Il est donc important d'indiquer les limites géographiques et juridiques du port, en y joignant une carte, dans le champ d'application du plan de gestion portuaire des déchets.

Toutefois, certaines entités spécifiques au sein de la zone portuaire peuvent avoir un statut juridique différent, l'autorité portuaire n'ayant aucune compétence dans cette zone, comme par exemple :

- terminaux ou jetées privés ;
- zones exclusivement réservées aux navires de pêche ou aux activités de loisirs ;
- zones résidentielles au sein du port ;
- bases navales ou militaires ; et
- zones de mouillage.

Dans ces cas (se reporter également aux exemples de la figure 5)\*, les ports devraient prendre contact avec les entreprises privées ou les organismes compétents appropriés pour déterminer la meilleure approche concernant l'élaboration du plan de gestion portuaire des déchets. Certaines zones peuvent être exclues du plan global, ce qui peut donner lieu à l'élaboration d'un plan spécifique pour ces terminaux ou jetées individuels. Lorsque l'on décide de procéder ainsi, il faudrait tenir compte de la géographie du port, des installations de traitement des déchets dans la région, ainsi que des types et du nombre de navires qui visitent chaque terminal ou jetée.

\* Dans cette figure, "Plan RTD" signifie "Plan de réception et de traitement des déchets", qui est le terme employé dans la directive européenne.



**Figure 5 : Exemples d'options possibles pour définir la portée géographique du plan (source : Recommandations techniques de l'AESM sur la mise en œuvre de la directive 2000/59/CE)**

### 5.3.3 Présentation générale des installations de réception portuaires disponibles

On devrait trouver dans le plan de gestion portuaire des déchets une présentation générale des installations de réception portuaires disponibles et en activité dans le port, avec une brève description et une indication de leurs capacités. Pour choisir les renseignements à inclure dans cette présentation, il est conseillé de se reporter à la base de données sur les installations de réception portuaires (PRFD) du Système mondial intégré d'information sur les transports maritimes (GISIS) de l'OMI :

Renseignements sur le fournisseur de service	<p>Nom, adresse, téléphone, courriel, site web</p> <p>Type d'installation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– camion-citerne/citerne mobile</li> <li>– navire-citerne ou barge</li> <li>– fixe</li> </ul>
Catégories de déchets acceptées	<p>Relevant de l'Annexe I de MARPOL (déchets d'hydrocarbures)</p> <p>eaux de cale polluées par les hydrocarbures</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– résidus d'hydrocarbures (boues)</li> <li>– eaux de lavage des citernes polluées (résidus)</li> <li>– eaux de ballast polluées</li> <li>– dépôts et boues provenant du nettoyage des citernes</li> <li>– autre</li> </ul>
	<p>Relevant de l'Annexe II de MARPOL (produits chimiques/NLS)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– substances de la catégorie X</li> <li>– substances de la catégorie Y</li> <li>– substances de la catégorie Z</li> </ul>
	Relevant de l'Annexe IV de MARPOL (eaux usées)
	<p>Relevant de l'Annexe V de MARPOL (ordures)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A. plastiques</li> <li>B. déchets alimentaires</li> <li>C. déchets domestiques</li> <li>D. huile à friture</li> <li>E. cendres de l'incinérateur</li> <li>F. déchets d'exploitation</li> <li>G. carcasses d'animaux</li> <li>H. engins de pêche</li> <li>I. e-déchets</li> <li>J. résidus de cargaison (non nuisibles pour le milieu marin)</li> <li>K. résidus de cargaison (nuisibles pour le milieu marin)</li> </ul>
	<p>Relevant de l'Annexe VI de MARPOL</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– substances appauvrissant la couche d'ozone</li> <li>– résidus du dispositif d'épuration des gaz d'échappement (laveurs de gaz)</li> </ul>

	<p>Convention sur la gestion des eaux de ballast</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– eau de ballast</li> <li>– sédiments des citernes à ballast</li> </ul>
Restrictions ou limitations applicables aux rejets	<ul style="list-style-type: none"> <li>– volume minimal (m<sup>3</sup>)</li> <li>– volume maximal (m<sup>3</sup>)</li> <li>– taux de rejet maximal (m<sup>3</sup>/h)</li> <li>– autre</li> </ul>
Notes sur la procédure	<ul style="list-style-type: none"> <li>– disponibilité de l'installation de réception</li> <li>– avertissement préalable : délai minimal requis (heures)</li> <li>– système de paiement</li> <li>– autres renseignements (par exemple, sur le nettoyage)</li> </ul>

Lorsqu'il existe des exigences ou procédures spécifiques supplémentaires (par exemple, dispositions concernant le pompage, règles de sécurité, dispositions spécifiques concernant le tri des déchets, restrictions pour les déchets soumis à quarantaine, normes pour le raccordement des tuyautages des eaux usées, etc.), ces renseignements peuvent également figurer dans le plan de gestion portuaire des déchets.

Lorsqu'il existe des installations fixes dans le port, il pourrait également être utile d'inclure une carte indiquant l'emplacement des installations.

Les plans de gestion portuaire des déchets étant généralement validés pour plusieurs années (par exemple 3 à 5 ans), cette liste illustre la situation à un moment donné. Il peut donc être utile d'inclure dans le plan un lien vers le site web où la liste actualisée peut être consultée : il peut s'agir du site web du port, ou de la page de présentation qui figure dans le module PRFD de la base de données GISIS de l'OMI.

### 5.3.4 *Évaluation des besoins en installations de réception portuaires*

L'un des objectifs fondamentaux du plan de gestion portuaire des déchets vise à déterminer si les installations existantes ont un niveau d'adéquation suffisant et s'il est nécessaire de prévoir une capacité de réception supplémentaire. Selon le manuel de l'OMI "*Installations de réception portuaires – Comment procéder ?*", il est important que cette évaluation s'appuie sur des informations fiables et détaillées concernant les catégories et quantités de déchets provenant de navires qui ont été déposées au cours des années précédentes.

Chaque port devrait recueillir les renseignements suivants, au minimum :

- la quantité de chaque type de déchets réellement collectée dans le port ;
- la quantité de chaque type de déchets qui devrait être collectée dans le port ; et
- la quantité de chaque type de déchets stockée à bord des navires afin d'être déchargée dans d'autres ports.

Lorsqu'elles recueillent ces renseignements, les personnes chargées de la planification devraient se reporter aux données obtenues dans le cadre de l'application du plan de gestion portuaire des déchets précédent et, le cas échéant, aux informations reçues par le biais des formulaires de notification préalables ou des reçus de livraison de déchets qui ont été mis au point par l'OMI (MEPC.1/Circ. 834/Rev.1). Ces données permettront d'obtenir des statistiques relatives aux déchets et les personnes chargées de la planification de la gestion des déchets pourront adapter les exigences afin de garantir une capacité suffisante des installations de réception portuaires. Il est conseillé aux ports de conserver ces données afin que le titulaire du plan puisse fournir les renseignements appropriés sur demande. Ces renseignements aideront également les ports à réviser leur plan de gestion portuaire des déchets et permettront de suivre l'évolution des besoins en installations de réception portuaires.

Il est possible également de consulter les entreprises chargées de la gestion des déchets qui travaillent déjà dans la zone portuaire afin de déterminer les quantités prévues de déchets provenant des navires.

Les personnes chargées de la planification peuvent aussi vérifier les renseignements relatifs aux cas d'inadéquations présumées des installations, qui figurent dans le module PRFD de la base de données GISIS de l'OMI.

Pour recueillir les renseignement qui permettront d'évaluer l'adéquation des installations de réception portuaires existantes et la possibilité d'accroître les capacités de réception, une autre solution consiste à utiliser un questionnaire qui peut être envoyé à tous les usagers du port concernés. Il convient de noter que les questionnaires sont parfois assez complexes, et que certaines questions peuvent être interprétées différemment par les répondants. En fonction de la situation locale, il est néanmoins possible d'avoir recours au questionnaire, ou certaines parties qui seraient particulièrement pertinentes.

Un exemple de ce questionnaire figure à l'annexe 5 du présent guide.

Lorsque les données relatives aux types et aux quantités de déchets déposés par les navires au cours des années précédentes sont limitées ou indisponibles (par exemple, dans le cas de ports qui viennent d'être construits), on peut appliquer une méthode théorique qui consiste à utiliser les taux de production de déchets existants en association avec les prévisions de trafic, les exemptions possibles et le retour d'expérience d'installations analogues. Lors de la préparation d'un plan, il est conseillé de tenir compte de la quantité maximale de déchets qui pourrait être reçue, puis d'évaluer sur cette base les besoins en installations de réception.

Les valeurs, à titre d'exemple, de ces taux théoriques de production de déchets sont présentées dans le tableau 3 de la section 4.2 (Quantités de déchets produits à bord des navires) du présent guide. Le tableau qui figure dans l'étude de l'AESM sur la gestion des déchets générés par les navires à bord des navires (CE Delft, 2017) peut également servir d'exemple.

**Tableau 6 : Types, quantité, facteurs et options de gestion des déchets d'exploitation des navires**  
(à partir de l'étude CE 2017)

Type de déchet	Taux de production	Facteur	Traitement à bord
<b>Eaux de cale polluées par les hydrocarbures</b>	0,01-13 m <sup>3</sup> par jour, plus les navires sont importants, plus importantes sont les quantités	Condensation et fuites dans la salle des machines ; dimensions du navire.	La quantité peut être réduite de 65 à 85 % en utilisant un séparateur d'eau et d'hydrocarbures et en rejetant l'eau à la mer.
<b>Résidus d'hydrocarbures (boues)</b>	De 0,01 à 0,03 m <sup>3</sup> de boues par tonne de HFO. De 0 à 0,01 m <sup>3</sup> par tonne de MGO.	Type de combustible et consommation de combustible.	L'évaporation peut réduire jusqu'à 75 % la quantité de boues. L'incinération peut réduire de 99 % voire plus la quantité de boues.
<b>Eaux de lavage des citernes polluées (résidus)</b>	De 20 à plusieurs centaines de m <sup>3</sup>	Nombre de nettoyages de citernes ; capacité de chargement.	Après décantation, l'eau recueillie peut être rejetée en mer.
<b>Eaux usées</b>	De 0,01 à 0,06 m <sup>3</sup> par personne et par jour. Les Eaux usées (noires) sont parfois mélangés avec d'autres types d'eaux usées. La quantité totale varie de 0,04 à 0,45 m <sup>3</sup> par jour et par personne.	Nombre de personnes à bord; le type de toilettes ; la durée du voyage.	Les effluents des installations de traitement des eaux usées sont souvent rejetés en mer lorsque cela est permis en vertu de l'Annexe V de MARPOL.
<b>Plastiques</b>	De 0,001 à 0,008 m <sup>3</sup> de plastiques par personne et par jour.	Nombre de personnes à bord.	Souvent non incinérés. Les plastiques souillés (plastiques qui ont été en contact avec de la nourriture) sont souvent traités comme un flux de déchets distinct.

Type de déchet	Taux de production	Facteur	Traitement à bord
<b>Déchets alimentaires</b>	De 0,001 à 0,003 m <sup>3</sup> par personne et par jour.	Nombre de personnes à bord; approvisionnements.	Lorsque cela est permis en vertu de l'Annexe V de MARPOL, les déchets alimentaires sont souvent rejetés en mer.
<b>Déchets domestiques</b>	Entre 0,001 et 0,02 m <sup>3</sup> par jour et par personne.	Nombre de personnes à bord; type de produits utilisés.	
<b>Huile à friture</b>	De 0,01 à 0,08 l par personne et par jour.	Nombre de personnes à bord; type d'aliments préparés.	Bien que cela soit interdit, l'huile de cuisson est parfois déversée dans la caisse à boues.
<b>Cendres de l'incinérateur</b>	De 0,004 à 0,06 m <sup>3</sup> par mois.	Utilisation de l'incinérateur ; coût d'exploitation de l'incinérateur ;	L'incinérateur n'est pas utilisé pour tous les types de déchets, mais principalement pour le papier et parfois pour les boues d'hydrocarbures.
<b>Déchets d'exploitation</b>	0,001 à 0,1 m <sup>3</sup> par personne et par jour.	Dimensions du navire; type de cargaison.	
<b>Résidus de cargaison</b>	De 0,001 à 2 % du volume de la cargaison.	Type de cargaison. Dimensions du navire.	

Lorsque l'on évalue les besoins en termes de capacité de réception des déchets, il faudrait aussi tenir compte de l'incidence possible des "zones spéciales". Certaines zones maritimes présentent des caractéristiques océanographiques, écologiques et de navigation spécifiques, ce pourquoi la Convention MARPOL prévoit la création de zones spéciales. Dans ces zones spéciales, des critères plus contraignants s'appliquent aux rejets, et un contrôle accru des rejets de déchets par les navires est mis en place. Les critères de rejet étant plus stricts, il est possible que les navires soient incités à décharger leurs déchets dans les installations de réception portuaires.

En outre, la création d'une zone spéciale prend effet uniquement lorsque l'OMI a reçu un nombre suffisant de notifications de la part des Parties à MARPOL qui sont riveraines de la zone spéciale, au sujet de l'existence d'installations de réception adéquates. On trouvera ci-après la liste des zones spéciales établies par l'OMI en vertu de MARPOL 73/78\* :

- Annexe I : Hydrocarbures
  - mer Méditerranée, mer Baltique, mer Noire, mer Rouge, zone des golfes, golfe d'Aden, zone de l'Antarctique, eaux de l'Europe du Nord-Ouest, zone d'Oman de la mer d'Arabie et eaux au large de la côte méridionale de l'Afrique du Sud
- Annexe II : Substances liquides nocives
  - Zone de l'Antarctique
- Annexe IV : Eaux usées
  - Mer Baltique
- Annexe V : Ordures
  - mer Méditerranée, mer Baltique, mer Noire, mer Rouge, zone des golfes, mer du Nord, zone de l'Antarctique (située au sud du parallèle 60°S), région des Caraïbes, y compris le golfe du Mexique et la mer des Caraïbes

\* Pour connaître le statut le plus récent des zones spéciales, il est conseillé de consulter le site web de l'OMI : <http://www.imo.org> - cliquez sur Ce que nous faisons (Milieu marin), puis sur Zones spéciales en vertu de MARPOL.

- Annexe VI : Prévention de la pollution atmosphérique par les navires (zones de contrôle des émissions) : mer Baltique ( $SO_x$  et  $NO_x$ ), mer du Nord ( $SO_x$  et  $NO_x$ ), zone de l'Amérique du Nord ( $SO_x$ ,  $NO_x$  et PM), et États-Unis, zone maritime caraïbe des États-Unis ( $SO_x$ ,  $NO_x$  et PM).

### 5.3.5 Description des procédures relatives au dépôt et à la collecte des déchets

Les systèmes et procédures modernes de gestion environnementale peuvent contribuer à améliorer le transfert à terre des déchets/résidus visés par MARPOL. Parmi les procédures et bonnes pratiques recommandées par l'OMI dans le *"Guide récapitulatif à l'intention des fournisseurs et des utilisateurs d'installations de réception portuaires"* (MEPC.1/Circ.834/Rev.1), on peut citer les procédures pour les communications et la notification et l'utilisation de formulaires normalisés.

#### 5.3.5.1 Notification préalable de livraison de déchets (ne s'applique pas aux ports de pêche et de plaisance)

Avant l'arrivée, les exploitants de navires devraient s'enquérir, auprès des agents locaux, autorités portuaires, capitaineries ou exploitants d'installations de réception, des exigences particulières du port, afin de se préparer et de se conformer à toute prescription spéciale en matière de manutention dans ledit port.

Certains ports exigent une notification préalable pour que le navire indique son intention d'utiliser les installations de réception. Cette notification peut être demandée pour des raisons logistiques par l'exploitant des installations, mais aussi par l'autorité portuaire, par exemple pour calculer le montant de la redevance sur les déchets. Le fait d'indiquer à l'avance à l'installation de réception les catégories et quantités de déchets/résidus visés par MARPOL qui se trouvent à bord et les catégories et quantités que le navire prévoit de transférer à terre facilitera considérablement la tâche de l'exploitant de l'installation pour la réception des déchets, tout en occasionnant le moins de retard possible pour le navire lors de ses opérations au port.

Il est généralement recommandé de prévenir au moins 24 heures à l'avance, mais les règles peuvent varier d'une installation à l'autre. Lorsqu'un navire fait régulièrement escale dans un port, un arrangement permanent avec l'installation de réception portuaire peut constituer la meilleure solution. Il est également recommandé d'utiliser le formulaire de notification préalable mis au point par l'OMI\*.

Dans de nombreux ports, surtout les grands ports, le processus de notification est automatisé et l'agent représentant le navire envoie directement le formulaire de notification préalable rempli par le biais du système informatique du port.

Le plan de gestion portuaire des déchets devrait fournir tous les renseignements dont on a besoin pour remplir une notification préalable de déchets :

- un modèle du formulaire de notification (formulaire de notification préalable de l'OMI) ;
- des détails sur les délais requis pour l'envoi de la notification préalable (par exemple, au moins 24 heures avant l'escale au port) ;
- la manière dont les renseignements doivent être communiqués (par voie électronique, par courriel, etc.) ;
- qui doit transmettre ces renseignements (le capitaine du navire ou l'agent du navire) ; et
- des précisions sur le destinataire de la notification (par exemple, la capitainerie du port, les services du port chargés de l'environnement ou de l'exploitation), y compris les coordonnées (adresse, numéro de téléphone, courriel, site web).

Il convient de noter que, de manière générale, ce sont les ports de commerce qui utilisent des dispositifs de notification préalable des déchets (y compris les ports à passagers et de croisière), et non les ports de pêche ou les marinas.

\* Appendice 2 du *Guide récapitulatif à l'intention des fournisseurs et des utilisateurs d'installations de réception portuaires* (MEPC.1/Circ.834/Rev.1).

### 5.3.5.2 *Reçu de livraison de déchets*

Après le transfert, le capitaine du navire devrait demander un reçu de livraison de déchets pour garder une trace du type et de la quantité des déchets/résidus visés par MARPOL qui ont été effectivement reçus par l'installation. Les renseignements qui figurent dans le reçu de livraison peuvent également être utilisés aux fins de contrôle : les reçus peuvent être conservés à bord avec les registres pertinents ( registre des hydrocarbures, registre de la cargaison, registre des ordures ou plan de gestion des ordures) et être présentés sur demande à l'agence de l'État du port chargée de la protection de l'environnement et/ou à l'autorité maritime.

L'OMI a conçu un modèle pour la présentation de ce document afin d'en faciliter l'utilisation et l'application et de garantir l'uniformité des registres à l'échelle mondiale\*.

Le plan de gestion portuaire des déchets devrait fournir tous les renseignements dont les usagers du port ont besoin pour remplir le reçu de livraison des déchets :

- un modèle du reçu de livraison des déchets (modèle de l'OMI) ; et
- quand et par qui le reçu de livraison des déchets doit être rempli.

Dans certains cas, les autorités portuaires demandent également une copie du reçu de livraison des déchets pour suivre les transferts effectifs des déchets par les navires, ce qui peut leur servir par exemple pour évaluer l'adéquation des installations existantes ou les besoins en capacité de réception supplémentaire.

Dans les ports où les installations de réception sont exploitées sans présence de personnel, il n'est pas toujours possible de fournir un reçu de livraison des déchets au capitaine du navire.

### 5.3.5.3 *Dispositif pour le recouvrement des coûts (le cas échéant)*

Outre la disponibilité d'installations de réception adéquates, qui constitue une mesure préventive de base pour réduire le risque que les navires rejettent leurs déchets en mer, les coûts d'utilisation peuvent également décourager ces rejets en mer. Un dispositif de recouvrement des coûts indirect peut donc permettre d'annuler l'avantage économique que présente le rejet en mer : les navires étant tenus de payer une redevance sur les déchets, qu'ils utilisent ou non les installations, ils peuvent tout aussi bien décharger leurs déchets.

S'il est vrai que MARPOL ne contient aucune exigence explicite concernant la mise en place de dispositifs de recouvrement des coûts, la section 6.3 des *Directives de 2017 pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL* (résolution MEPC.295(71)) fait référence à l'emploi de dispositifs d'incitation à la conformité :

"Augmenter le nombre des installations de réception portuaires pour que les navires soient desservis sans retard ni inconvénient excessif peut faire encourir des dépenses d'investissement aux exploitants de ports et terminaux, ainsi qu'aux entreprises de gestion des ordures desservant ces ports. Les gouvernements sont invités à examiner les moyens dont ils disposent pour réduire cette charge et, par là, contribuer à ce que les ordures livrées au port soient effectivement reçues et correctement éliminées pour un coût raisonnable ou sans imposer de redevances spéciales aux navires. Ces moyens pourraient inclure, sans toutefois s'y limiter :

- .1 des avantages fiscaux ;
- .2 des garanties de prêts ;
- .3 des préférences commerciales pour services publics ;
- .4 des fonds spéciaux d'aide dans des cas difficiles comme des ports éloignés sans système de gestion des déchets à terre pouvant recevoir des ordures des navires ;
- .5 des subventions de l'État ; et
- .6 des fonds spéciaux de contribution au coût d'un régime de primes pour la récupération d'appareaux 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 appareaux ou ordures persistantes autres que les leurs dans les zones maritimes relevant de la juridiction du gouvernement."

---

\* Appendice 3 du *Guide récapitulatif à l'intention des fournisseurs et des utilisateurs d'installations de réception portuaires* (MEPC.1/Circ.834/Rev.1).

Bien que les "avantages fiscaux" mentionnés dans les Directives de l'OMI ne soient pas une référence directe à l'utilisation de dispositifs de recouvrement des coûts, qui sont une application du principe "pollueur-payeur", le paragraphe encourage les gouvernements à explorer l'utilisation de dispositifs qui contribuent à ce que les ordures livrées au port soient effectivement reçues et éliminées correctement\*. En outre, la recommandation d'un "coût raisonnable ou sans imposer de redevances spéciales aux différents navires" pourrait être interprétée comme un encouragement à répartir le coût de la mise à disposition et/ou de l'utilisation des installations entre tous les navires qui fréquentent le port, en appliquant par exemple un régime forfaitaire. Néanmoins, le texte actuel peut donner lieu à des interprétations très diverses.

Les dispositifs de recouvrement indirect des coûts visent essentiellement à couvrir les frais d'exploitation des installations de réception des déchets provenant des navires, y compris le traitement et l'élimination, par le biais d'une redevance perçue auprès des navires. Cette méthode s'appuie sur le "principe du pollueur-payeur", selon lequel les usagers du port doivent assumer entièrement les coûts. Contrairement aux ports de l'Union européenne, visés par la Directive sur les installations de réception portuaire qui prescrit que tous les coûts des installations doivent être couverts par les redevances versées par les navires, dans les ports non européens les dispositifs de recouvrement des coûts peuvent aussi être fondés sur la couverture partielle des coûts, comme par exemple dans certains ports de pêche ou de plaisance où le coût de la collecte et du traitement des déchets provenant des navires est inclus dans le système de gestion des déchets municipaux†.

Dans les ports de moindre importance, les droits portuaires incluent souvent l'utilisation des installations de réception pour les navires de pêche, les bateaux exploités sur place et les navires de passage. Les bateaux de commerce de passage peuvent être facturés à titre ponctuel pour l'utilisation qu'ils feront des installations de réception. Ces paiements peuvent être gérés par le personnel du port ou par l'agent du navire.

Il convient de noter qu'en général, ces dispositifs de recouvrement indirect des coûts ne couvrent que la collecte et le traitement des déchets produits habituellement par les navires, et non les résidus de cargaison et les eaux de lavage contenant des résidus de cargaison. Les résidus de cargaison restent la propriété du propriétaire de la cargaison après le déchargement au terminal, et peuvent avoir une valeur économique. Pour cette raison, les résidus de cargaison ne devraient pas être pris en compte dans les dispositifs de recouvrement des coûts et l'application de la redevance indirecte. Il revient aux utilisateurs des installations de payer les frais de transfert des résidus de cargaison, comme spécifié dans les engagements contractuels entre les parties concernées ou dans d'autres arrangements établis localement. Les résidus de cargaison comprennent également les restes de cargaisons liquides d'hydrocarbures ou de substances liquides nocives après les opérations de nettoyage, qui sont visés par les prescriptions sur les rejets des Annexes I et II de MARPOL. Le transfert de ces résidus au port n'est pas obligatoire, à condition de satisfaire aux critères énoncés dans lesdites Annexes, afin d'éviter des coûts d'exploitation superflus pour les navires et l'engorgement des ports.

### 5.3.6 Consultations avec les parties prenantes

Les consultations qui ont lieu avec les parties prenantes du port sont un facteur clé du succès d'un système approprié de gestion des déchets provenant des navires. On considère qu'un dialogue constructif entre l'autorité portuaire et les parties prenantes intéressées est essentiel pour garantir le bon fonctionnement du dispositif, en particulier pour la mise à disposition d'installations de réception adéquates qui répondent aux besoins des navires utilisant habituellement le port.

Dans chaque port, les clients auront des priorités différentes. Les personnes chargées de la planification devront donc consulter leurs clients afin de comprendre leurs besoins spécifiques et d'y répondre. La mise à disposition d'installations adéquates, avec une tarification équilibrée, requiert des échanges de vues exhaustifs et constructifs entre toutes les parties prenantes concernées, à savoir les exploitants d'installations, les usagers du port ou leurs représentants, et d'autres groupes d'intérêt tels que les autorités locales compétentes, les entreprises chargées de l'élimination des déchets et les organisations de protection de l'environnement.

\* En vertu du principe du "pollueur-payeur" ainsi appliqué, la partie à l'origine d'une pollution est tenue de payer pour les dommages au milieu nature qui en découlent.

† Article 8 de la Directive (UE) 2019/883 relative aux installations de réception portuaire pour le dépôt des déchets des navires.

Les consultations avec les parties prenantes aideront également à déterminer la qualité de service appropriée pour chaque flux de déchets, réel et potentiel, et à identifier les moyens d'améliorer le service rendu et de limiter les interruptions. Par ailleurs, la consultation avec les organes de gouvernance et les autorités locales est nécessaire pour garantir le respect, en permanence, des lois et règles locales et nationales.

Les consultations avec les parties prenantes devraient non seulement faire partie intégrante du processus d'élaboration des plans et devraient aussi avoir lieu après leur adoption. Ces consultations peuvent aussi servir de base à l'évaluation et la (ré)approbation des plans.

Pour s'assurer que le processus de consultations avec les parties prenantes se déroule comme prévu et de manière transparente, il est utile que les procédures de consultation soient incluses dans le plan de gestion portuaire des déchets. Pour garantir la cohérence et une approche harmonisée au-delà du port individuel, ces procédures peuvent même être mises en œuvre dans le cadre réglementaire national et/ou local applicable à l'environnement ou au port.

Il n'y a pas de règles strictes qui imposent une manière d'organiser ces consultations avec les parties prenantes : la méthode peut varier et dépendre notamment de l'importance et du type de port, de la manière dont les parties prenantes locales sont organisées (par exemple, par le biais d'associations nationales/locales), et tenir compte du cadre institutionnel du port.

Les consultations relatives au projet de plan de gestion portuaire des déchets peuvent prendre la forme de réunions d'information, d'ateliers, ou bien d'une procédure officielle dans laquelle le projet de plan est rendu public et chaque partie intéressée peut soumettre ses commentaires dans un délai imparti.

Pour des consultations réalisées d'une manière plus continue, une méthode peut consister à organiser des réunions régulièrement pour passer le plan en revue. Au cours de ces réunions, on pourra examiner les dispositions applicables aux déchets et le plan de gestion portuaire des déchets existants, ainsi que des propositions en vue de sa modification et son amélioration. Parmi les autres méthodes, on peut citer les bulletins d'information, les questionnaires, les panneaux d'affichage, la prise de contact avec les agents maritimes et les organes représentatifs à l'échelle locale.

### **5.3.7 *Notification des inadéquations présumées***

Étant donné que l'amélioration des installations de réception dépend, au moins en partie, de des renseignements pertinents qui seront reçus au sujet de l'inadéquation présumée, les dispositions concernant la notification de l'inadéquation présumée des installations de réception devraient être indiquées dans le plan de gestion portuaire des déchets.

On trouvera un modèle de rapport, élaboré par l'OMI, pour la notification des inadéquations présumées des installations à l'appendice 1 du *Guide récapitulatif à l'intention des fournisseurs et utilisateurs d'installations de réception portuaires* (MEPC.1/Circ. 834/Rev.1). Le modèle peut aussi être téléchargé sur le site web du GISIS, dans la section consacrée aux installations de réception portuaires. Une fois établies, les notifications devraient être transmises à l'Administration du pavillon et si possible, aux autorités de l'État du port.

Les États du port devraient s'assurer que des mécanismes appropriés et efficaces sont en place pour examiner les notifications d'inadéquations et y donner suite, et devraient informer l'OMI et l'État du pavillon dont émane la notification des résultats de leur enquête. Il est donc utile d'intégrer ces procédures dans le plan de gestion portuaire des déchets. De manière générale, il incombe aux dirigeants du port de s'assurer que les plaintes concernant l'inadéquation des installations de réception portuaires sont traitées dans un délai approprié.

Le plan de gestion portuaire des déchets devrait également permettre à tout usager du port estimant qu'il existe des insuffisances en matière d'installations dans le port de les signaler directement au directeur du port ou à la personne désignée par le port.

## 5.4 Éléments facultatifs d'un plan de gestion portuaire des déchets

### 5.4.1 Définitions

Afin d'éviter que les éléments essentiels du plan de gestion portuaire des déchets soient remis en question ou sujets à interprétation, il peut être utile d'inclure une liste brève de définitions, portant entre autres sur les points suivants :

- définitions des différents types de déchets qui sont acceptés (ou non) dans le port ;
- principes du dispositif de recouvrement des coûts (le cas échéant) ;
- différents types de navires ;
- précisions sur les activités de transport maritime qui peuvent avoir une incidence sur les déchets déposés (par exemple, "cabotage", "navires en escales fréquentes", "navires assurant un service régulier", etc. ) :
- définitions relatives aux traitements des déchets (par exemple, "recyclage", "traitement", "élimination", etc.) ; et
- présentation des autorités compétentes et/ou des parties prenantes impliquées.

### 5.4.2 Brève description du cadre réglementaire applicable

L'ensemble des usagers du port n'ayant pas le même niveau de connaissances du cadre réglementaire en matière d'environnement, tel qu'il est mis à jour, et des exigences en matière de gestion des déchets au niveau national/régional ou local, il peut être utile d'inclure dans le plan de gestion portuaire des déchets :

- un aperçu de la législation applicable au port et à la mise à disposition d'installations de réception portuaires ;
- un résumé de la législation et des formalités applicables au transfert et à la collecte des déchets provenant des navires ; et
- des renvois aux textes réglementaires et aux formalités applicables pour le traitement en aval des déchets.

### 5.4.3 Tenue des registres

Il est important que l'autorité portuaire (ou toute autre entité responsable de la mise en œuvre du plan de gestion portuaire des déchets) conserve une trace de tous les documents pertinents relatifs au transfert, à la collecte et au traitement des déchets provenant des navires. Ces renseignements peuvent servir au calcul de statistiques qui permettront à l'autorité portuaire d'adapter la gestion des déchets aux besoins des usagers du port pour garantir que les installations de réception ont une capacité suffisante.

Parmi les documents les plus pertinents à recueillir, analyser et évaluer, on peut citer :

- les formulaires de notification des navires ;
- les reçus de livraison de déchets ; et
- les notifications des inadéquations présumées des installations de réception portuaires.

Il est recommandé que l'autorité portuaire conserve des copies des documents susmentionnés pendant au moins deux ans. En outre, les données peuvent être transmises (ou du moins mises à disposition) aux autorités maritimes et/ou chargées de l'environnement à des fins statistiques.

### 5.4.4 Exemptions pour les navires qui font régulièrement escale dans un port

Du fait de leur mode d'exploitation, qui se caractérise par de fréquentes escales, les navires au cabotage et d'autres types de navires régulièrement au port (par exemple, les transbordeurs et les bateaux de tourisme) peuvent encourir des frais et une charge administrative importants en raison du dispositif appliqué pour le dépôt de déchets dans les installations, s'ils doivent signaler à l'avance leurs intentions et payer la redevance sur les déchets à chaque escale.

Pour limiter la charge financière sur ce secteur, une redevance réduite peut être prévue pour les navires en fonction du type de navigation et de leurs activités.

En outre, afin d'éviter toute charge excessive pour les parties concernées, les navires assurant un service régulier avec des escales fréquentes et régulières (par exemple, au moins une escale par semaine/deux semaines) sont parfois exemptés de certaines obligations qui découlent du plan de gestion portuaire des déchets, lorsqu'il est possible de prouver que des dispositions sont prises pour assurer le transfert des déchets et le paiement des frais. Si tel est le cas, le plan de gestion portuaire des déchets devrait inclure une brève description de la procédure à suivre pour présenter une demande d'exemption.

#### **5.4.5 *Suivi et contrôle***

Il est indispensable de suivre efficacement le plan de gestion portuaire des déchets pour assurer la mise en œuvre correcte du plan et le fonctionnement adéquat des installations de réception portuaires. Le suivi a pour objectif de vérifier le fonctionnement du système dans la pratique et de s'assurer qu'il reste conforme au plan tel qu'approuvé.

Le suivi de l'application des plans peut inclure une inspection ad hoc dans chaque port, au moins une fois au cours de la période de validité du plan, afin de s'aligner sur les échéances du renouvellement périodique de l'approbation. Les inspections peuvent être plus fréquentes si des plaintes ont été reçues de manière régulière au sujet de l'inadéquation des installations de réception dans un port particulier. Il convient de noter que l'inspection des installations relève généralement des compétences de différents organismes de contrôle et qu'elle est réalisée en vertu de règles différentes de celles applicables aux inspections à bord des navires. À cet égard, une bonne collaboration entre les autorités chargées du contrôle qui assurent le suivi du plan est importante.

Les autorités compétentes peuvent mettre en place des programmes d'inspection pour vérifier la conformité aux dispositions du plan de gestion portuaire des déchets (se reporter également à la section 5.6.2 du présent guide).

Outre la vérification de l'application du plan de gestion portuaire des déchets, il est également important de surveiller et de contrôler que les navires satisfont aux exigences en matière de déchargement des déchets. En principe, il incombe aux États de garantir que tout navire présent dans un port puisse être soumis à une inspection et qu'un nombre suffisant d'inspections soit effectué. Cette obligation générale relative aux inspections concerne également les navires de pêche et les bateaux de plaisance. Toutefois, il peut être difficile dans la pratique de contrôler tous les navires qui ne déposent pas leurs déchets dans les ports.

#### **5.4.6 *Brève description du port***

La plupart des plans de gestion portuaire des déchets existants commencent par décrire brièvement le port (avec une carte) et fournir des informations générales concernant :

- le cadre juridique et institutionnel ;
- les activités générales ;
- les coordonnées géographiques et les renseignements à usage nautique ;
- les activités commerciales et un aperçu du volume des chargements transportés ; et
- le nombre et les types de navires ayant fait escale dans le port les années précédentes.

### **5.5 Mesures d'accompagnement**

#### **5.5.1 *Intégration de la question des déchets provenant des navires dans une stratégie de gestion des déchets plus large***

Une stratégie de gestion des déchets est un levier puissant qui permet de mettre en place un système cohérent intégrant les procédures pour la gestion des déchets et les installations. Une bonne stratégie nationale de gestion des déchets se traduit par un système de gestion des déchets efficace et performant, qui contribue à la transition vers une économie circulaire, et devrait donc faciliter l'instauration de règles, procédures et d'infrastructures ouvrant la voie à une gestion écologiquement rationnelle des déchets dangereux et non dangereux. Une telle stratégie décrit les objectifs et souligne les difficultés pratiques, tels que la collecte, le transport et le stockage, et la gestion des déchets en aval, comme le recyclage et l'élimination ultime.

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

La Convention MARPOL ne contient pas d'obligations spécifiques relatives à la gestion en aval des déchets provenant des navires, elle prévoit uniquement la mise à disposition d'installations adéquates et la réception appropriée des déchets.

Pourtant, une fois les déchets et résidus de cargaison transférés à terre, ils doivent être gérés d'une manière écologiquement rationnelle, conformément aux dispositions du cadre réglementaire national applicable à la gestion des déchets et aux prescriptions de la stratégie plus globale de gestion des déchets, si celle-ci existe. Selon les Directives de l'OMI visant à garantir l'adéquation des installations portuaires pour la réception des déchets (résolution MEPC.83(44)), l'installation doit "permettre l'évacuation définitive des déchets et résidus d'exploitation provenant des navires dans le respect de l'environnement."

Si, en général, les autorités portuaires ne sont pas directement impliquées dans la mise à disposition et l'exploitation de l'infrastructure de gestion des déchets en aval, la présence d'options adéquates pour le traitement (par exemple, recyclage, incinération, enfouissement) à proximité de la zone portuaire peut être un point important à considérer lorsque les infrastructures pour la réception des déchets et résidus de cargaison provenant des navires sont mises en place, compte tenu de l'incidence tant sur la capacité que sur les coûts de collecte.

Certains aspects de la stratégie nationale de gestion des déchets peuvent être abordés dans le plan de gestion portuaire des déchets, à savoir :

#### **5.5.1.1 Prévention et réduction de la production de déchets**

Véritables priorités, la prévention et la réduction de la production de déchets s'inscrivent au cœur de toute stratégie de gestion des déchets. La production inutile de déchets implique le transport de ces déchets et pèse sur les installations d'élimination, elle doit donc être évitée. Il n'est bien sûr pas toujours possible d'inciter efficacement la prévention et la réduction de la production de déchets à bord des navires en appliquant une réglementation valable à terre.

Certains ports ont donc mis en place des dispositifs d'incitation (financiers) volontaires, comme une remise sur les redevances portuaires ou le remboursement (partiel) des redevances sur les déchets pour les navires qui se sont dotés de technologies adéquates ou qui appliquent des programmes visant à réduire le volume de déchets produits à bord. Si tel est le cas, ces dispositifs doivent être mentionnés dans le plan de gestion portuaire des déchets.

#### **5.5.1.2 Hiérarchie des déchets**

Lorsque l'on cherche à déterminer la meilleure option pour une gestion des déchets respectueuse de l'environnement dans la pratique, il faudrait appliquer les principes suivants :

1. la réduction de la quantité de déchets produits ;
2. la réutilisation (pour un usage identique ou différent) ;
3. le recyclage pour récupérer de la valeur à partir des déchets ; et
4. le compostage ou la valorisation énergétique.

L'élimination ultime des déchets (enfouissement, incinération sans valorisation énergétique) devrait être envisagée uniquement lorsqu'aucune des solutions ci-dessus ne peut être appliquée.

La mesure la plus évidente pour les ports consiste à mettre en place des installations pour le recyclage. Si les quantités de déchets recyclables provenant des navires ne permettent pas à elles seules de rentabiliser la mise en place d'installations spéciales, celles-ci peuvent devenir viables en étant intégrées à un dispositif coordonné avec la communauté locale à terre (se reporter également la section 5.5.1.3 du présent guide).

Les entreprises comme les visiteurs dans les zones portuaires et les terminaux produisent des déchets qui doivent être éliminés. Une consultation peut être envisagée dans le cadre du plan afin de mettre en place une collaboration entre des installations de recyclage à terre et des navires qui trient leurs déchets. Il est recommandé aux personnes chargées de la planification d'examiner la manière dont les déchets provenant des navires et les déchets du port sont gérés par les sous-traitants et d'encourager les options de gestion des déchets durables et écologiques. Il faudrait notamment tenir compte des besoins des clients en matière d'installations de réception pour les déchets triés.

#### **5.5.1.3 Prise en charge des déchets produits à bord et à terre**

La préparation d'une stratégie de gestion des déchets applicable aux déchets et résidus des navires repose sur un principe fondamental, à savoir : ces déchets ne doivent pas être considérés séparément des déchets générés à terre. En effet, les dispositifs prévus pour les déchets d'exploitation des navires dans un port ne sont pas isolés des autres opérations, services et infrastructures portuaires, et ces déchets rejoignent le flux global de déchets une fois qu'ils sont réceptionnés à terre. Étant donné que les déchets d'exploitation des navires et les déchets produits à terre dans le port doivent être gérés d'une manière écologiquement rationnelle, il est évident qu'une stratégie de gestion des déchets adaptée doit cibler à la fois la gestion des déchets d'exploitation des navires et les déchets produits à terre, d'origine domestique ou industrielle.

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

#### **5.5.1.4 Coopération entre les ports pour la mise à disposition d'installations de réception portuaires**

Une coopération renforcée entre les ports peut également être une option intéressante et viable sur le plan économique pour optimiser le traitement en aval des déchets provenant des navires: il faudrait alors prévoir la possibilité de réceptionner tous les déchets d'exploitation des navires dans l'ensemble des ports participants, en transportant ensuite les déchets vers des installations d'élimination communes. Ce type d'approche peut s'avérer plus rentable et efficace que la mise à disposition d'installations d'élimination dans chacun des ports participants.

Une telle stratégie de coopération interportuaire peut s'appliquer au niveau sous-national, entre les ports d'un même pays, ou au niveau international entre des ports de pays voisins. Ces coopérations interportuaires en matière de réception et de traitement peuvent s'avérer utiles dans le cas de ports éloignés ou de regroupement de petits ports (comme c'est le cas par exemple pour les PEID). Lorsque la coopération est internationale, il faudrait prêter une attention particulière aux prescriptions de la Convention de Bâle concernant les mouvements transfrontaliers de déchets.

Il est à noter que l'OMI a déjà mis en place un plan régional relatif aux installations de réception pour les petits États insulaires en développement de la région du Pacifique (RRFP) (MEPC.1/Circ.859), et a déjà développé en 2015 un cadre spécifique et des recommandations sur la question de l'adéquation des installations de réception portuaires au niveau régional et interportuaire :

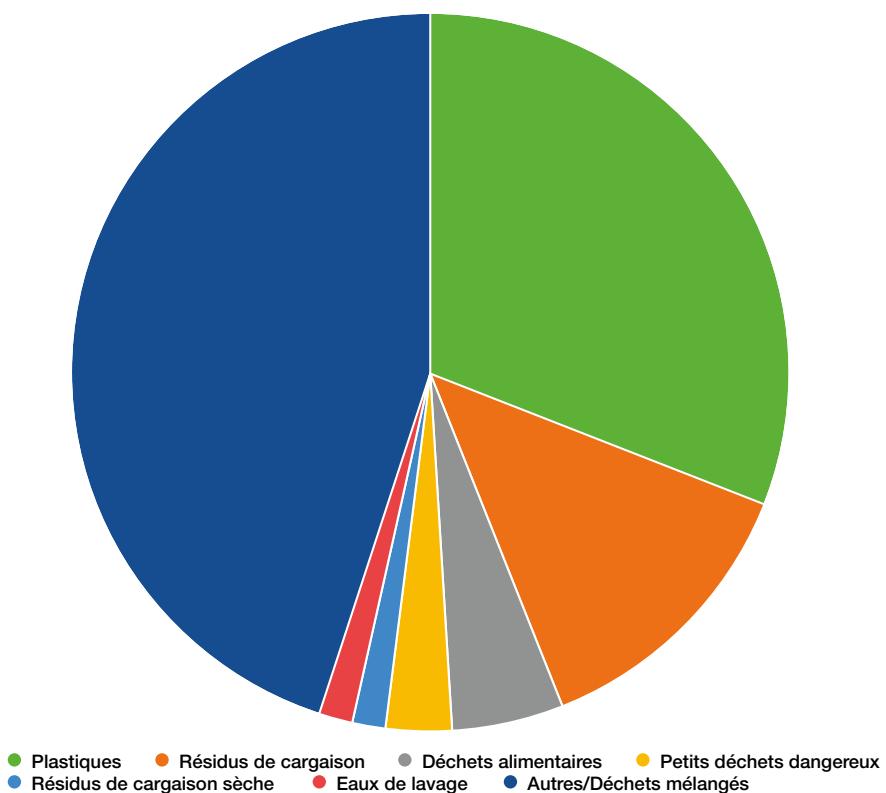
- résolution MEPC.216(63) de 2012 : *Arrangements régionaux sur les installations de réception portuaires en vertu des Annexes I, II, IV et V de MARPOL* ;
- résolution MEPC.217(63) de 2012 : *Arrangements régionaux sur les installations de réception portuaires en vertu de l'Annexe VI de MARPOL et certification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

En cas de coopération interportuaire, le plan de gestion portuaire des déchets peut aussi être élaboré sur une base régionale (se reporter également à la section 5.5.2 du présent guide).

#### 5.5.1.5 Économie circulaire

Autre aspect important : une approche intégrée de la gestion des déchets incorporant l'ensemble du cycle de vie des déchets, de la production jusqu'à l'élimination, peut éviter bien des dépenses ultérieures (approche dite "du berceau à la tombe"). Les déchets d'exploitation des navires comme les déchets produits à terre contenant des matières de valeur, ils peuvent servir de ressources pour d'autres activités industrielles. L'élimination ultime de ces déchets serait une utilisation inefficace des ressources ; les possibilités de recyclage doivent être étudiées (ladite approche "du berceau à la tombe").

La figure 6 ci-après illustre la composition des déchets relevant de l'Annexe V de MARPOL qui ont été collectés par les installations du port d'Anvers en 2019 : compte tenu du volume important de plastique qui a été livré, il peut s'agir d'une source potentielle de recyclage (pour autant que le plastique ne soit pas mélangé ou contaminé). Si l'on considère également qu'il est fort probable de trouver des plastiques dans la catégorie "autres/déchets mixtes", cet exemple illustre combien il est important d'encourager le déchargement séparé des ordures (se reporter également à la section 5.5.1.6 du présent Guide).



**Figure 6 : Composition des déchets relevant de l'Annexe V de MARPOL collectés en 2019 dans le port d'Anvers (sur la base de données non publiées recueillies par l'agence flamande des déchets OVAM, Belgique)**

Pour les ports de pêche également, il peut être important d'examiner cette question. Les engins de pêche regroupent un grand nombre de modèles et de matériaux différents\*. Toutefois, comme les engins de pêche sont fabriqués avec une grande variété de plastiques (par exemple, polystyrène, PVC), il faut réaliser une analyse pour évaluer le lien entre ces types de plastiques et les options en matière de recyclage.

\* En 2020, la Commission européenne a publié une étude intitulée "Study on circular design of the fishing gear for reduction of environmental impacts" (<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/c8292148-e357-11ea-ad25-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-147995096>)

### 5.5.1.6 *Inciter le dépôt de déchets triés*

Les procédures pour la collecte et le stockage des ordures produites à bord devraient tenir compte d'un certain nombre d'aspects : ce qu'il est permis, et ce qu'il est interdit, de rejeter en mer lorsque le navire fait route ; et si une catégorie donnée d'ordure peut être déchargée dans une installation à des fins de recyclage ou réutilisation. Quoi qu'il en soit, afin de réduire ou d'éviter la nécessité d'un tri supplémentaire une fois les ordures déposées dans une installation, et de faciliter la réutilisation et le recyclage, il est préférable que les déchets soient directement triés à bord dans le respect des recommandations des Directives de l'OMI de 2017 pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL (résolution MEPC.295(71)), qui préconisent le tri des ordures en fonction des catégories suivantes :

- les matières plastiques non recyclables et les matières plastiques mélangées avec d'autres ordures ;
- les chiffons ;
- les matériaux recyclables :
  - huile à friture
  - verre
  - récipients en aluminium
  - papier, carton, carton ondulé
  - bois
  - métal
  - matières plastiques (y compris la mousse de polystyrène ou autres matières plastiques analogues);
- les e-déchets produits à bord (par exemple les cartes électroniques, accessoires, instruments, matériel, ordinateurs, cartouches d'imprimante, etc.) ; et
- les ordures qui pourraient présenter un danger pour le navire ou l'équipage (par exemple les chiffons imprégnés d'huile, ampoules électriques, acides, produits chimiques, batteries, etc.).

Comme il s'agit d'une recommandation et non d'une prescription de MARPOL, les navires peuvent toujours choisir de décharger des mélanges de déchets et de résidus. Toutefois, compte tenu des principes de gestion écologiquement rationnelle des déchets, certaines autorités portuaires et certains opérateurs de terminaux ont décidé de récompenser le dépôt de certains types de déchets d'exploitation triés par les navires. Une pratique déjà appliquée dans plusieurs ports consiste à accorder une remise sur les droits portuaires et/ou la redevance sur les déchets aux navires qui déposent des déchets triés.

Selon l'industrie du transport maritime, même lorsque les ordures sont triées à bord selon les recommandations des Directives l'OMI, il arrive que les installations collectent l'ensemble des déchets dans un même réceptacle, mélangeant à nouveau tous les déchets. Il pourrait donc être envisagé de traiter ce problème par le biais des réglementations portuaires, pour que les déchets d'exploitation remis à une installation après avoir été triés soient en principe acceptés tels quels et que cette séparation soit garantie jusqu'au traitement ultérieur afin d'optimiser le potentiel de recyclage.

### 5.5.2 *Plans régionaux de gestion portuaire des déchets*

Les ports au sein d'une région peuvent non seulement décider de coopérer pour fournir des installations adéquates, mais aussi choisir de préparer un plan de gestion portuaire des déchets commun. Dans certains cas, ces plans peuvent être élaborés dans un contexte régional avec l'implication proportionnée de chaque port.

La planification de la gestion des déchets au port sur la base d'arrangements régionaux peut être une solution, à condition de procéder de façon à garantir que les navires ne seront pas tentés de rejeter les déchets en mer. Lors de l'élaboration de ces plans régionaux, il est impératif de veiller à ce que la capacité de stockage des déchets des navires est suffisante pour leur permettre de conserver leurs déchets à bord entre les escales. Une telle planification nécessite une collaboration étroite entre les États membres d'une même région.

Dans tous les cas, il faut spécifier pour chaque port individuel les besoins en installations adéquates et la disponibilité de ces installations.

## 5.6 Approbation et révision du plan de gestion portuaire des déchets

### 5.6.1 Procédure d'approbation

Dans la plupart des pays qui ont mis en place un processus d'approbation officiel, l'autorité qui approuve et suit le plan de gestion portuaire des déchets est soit l'autorité maritime, soit l'autorité chargée de l'environnement, au niveau national ou régional. Parfois, ces deux autorités ont un rôle à jouer, en fonction du type de port et de son importance.

Selon le type de port et son importance, l'évaluation et l'approbation du plan se fait généralement en plusieurs étapes et implique différents organismes. Outre l'approbation par l'autorité compétente, le plan doit généralement être adopté en plus par l'organe qui est chargé du port ou de son exploitation, afin de s'assurer qu'il est prêt à être appliqué.

Dans certains pays, ou lorsqu'il n'existe pas de véritable processus d'approbation, il est possible de charger l'autorité portuaire de la préparation d'un plan de gestion portuaire des déchets à jour, sans qu'une approbation explicite ne soit nécessaire (par exemple, certains pays étant dotés d'un très grand nombre de petits ports/jetées, il est tout simplement impossible d'organiser une procédure de consentement écrit pour ces plans). Cela peut être le cas pour des ports de très petite taille, des postes d'amarrage pour yachts mis en place par des hôtels, des installations utilisées uniquement par des bateaux de pêche à la journée, des fermes piscicoles où la majorité des déchets sont produits par des installations à terre, etc.

Les emplacements à partir desquels les bateaux de pêche sont halés vers la plage n'ont probablement pas besoin d'un plan, mais l'autorité chargée du contrôle, par exemple le conseil municipal, devrait être informée de la nécessité de fournir une installation adéquate.

### 5.6.2 Révision

Il faudrait prévoir une procédure pour évaluer en continu l'efficacité de l'application du plan de gestion portuaire des déchets. Il faudrait examiner comme il convient tout commentaire ou toute plainte et prendre les mesures correctives appropriées. Il convient de tenir le plan à jour. Il est préférable de procéder à une révision formelle du plan tous les 3 à 5 ans, au moins.

De même, en cas de changement significatif dans l'exploitation du port, un plan de gestion portuaire des déchets révisé devrait être soumis à l'approbation de l'autorité compétente. Il peut s'agir notamment de changements structurels au niveau du trafic portuaire, de la création de nouvelles infrastructures, de variations de la demande et de l'offre en matière d'installations de réception portuaires et de nouvelles techniques de traitement à bord.

Les autorités peuvent également décider que, lorsqu'aucun changement significatif n'est intervenu au cours de la période de 3 à 5 ans du plan, une validation du plan existant peut suffire au titre de la nouvelle approbation.



## 6 Modèles de plans de gestion portuaire des déchets

### 6.1 Caractéristiques des ports ayant un impact sur le dépôt de déchets par les navires

Les ports peuvent être très différents en raison du large éventail des éléments qui les caractérisent, à savoir :

l'emplacement géographique, y compris l'impact des zones spéciales (dans lesquelles des critères de rejet en mer plus stricts sont appliqués) et/ou des phénomènes saisonniers telles que les gênes occasionnées au trafic par la présence de glace flottante ;

- la taille du port;
- les types de trafic (commercial, pêche, plaisance, marine de guerre, soutien aux activités offshore, etc.) ;
- les types de cargaisons prises en charge dans le port ;
- le nombre de navires faisant escale dans le port ;
- la taille des navires faisant escale dans le port ;
- la structure et la gouvernance du port ;
- la présence de pôles industriels dans le port ;
- la capacité existante en termes de collecte, de stockage et de traitement des déchets ; et
- la présence de zones fortement peuplées dans le port ou à son voisinage immédiat.

Les éléments spécifiquement liés au navire et se répercutant sur le dépôt de déchets d'exploitation des navires doivent également être pris en compte. Comme l'indique l'étude de l'AESM sur la gestion des déchets d'exploitation à bord des navires (CE Delft, 2017), les navires peuvent faire le choix de traiter leurs déchets à bord et, sous réserve de respecter les critères applicables, rejeter légalement les effluents en mer.

En voici quelques exemples :

- le traitement des eaux de cale dans un séparateur d'eau et d'hydrocarbures et l'élimination ultérieure des hydrocarbures séparés dans une installation et le rejet de l'eau en mer ;
- les eaux usées sont traitées de différentes manières et, si ce traitement est approprié, le rejet en mer est permis ;
- les déchets alimentaires peuvent être passés dans un broyeur ou un concasseur et ensuite être rejettés en mer ou collectés dans des bacs et déposés dans une installation ; et
- les eaux de lavage contenant certains types de résidus de cargaison sont souvent rejetées en mer, comme cela est permis.

Il apparaît donc clairement que les besoins en installations adéquates, y compris les installations de stockage et d'élimination des déchets en aval, sont essentiellement dictés par les besoins des usagers du port. Et comme ces besoins diffèrent d'un port à l'autre, la mise à disposition d'installations adéquates et d'options pour l'élimination des déchets exige un travail sérieux de planification et de conception.

Ces aspects ont également une incidence sur l'élaboration d'un plan de gestion portuaire des déchets.

Les sections ci-après énumèrent de nouveau les éléments essentiels qu'il faut traiter pour élaborer un plan de gestion portuaire des déchets "de base", et détaillent les aspects spécifiques pour les quatre types de port identifiés :

- port maritime de commerce ;
- port à passagers/de croisière ;

- ports de pêche ; et
- port de plaisance (marina).

En outre, un modèle de plan de gestion portuaire des déchets figure en annexe au présent document, pour chacun de ces quatre types de ports.

Il conviendrait de noter que, comme indiqué ci-dessus, les ports peuvent être très différents, même au sein d'un même groupe cible. Il ne sera donc pas possible, dans le cadre du mandat de l'activité 1.2.1 de GloLitter, de préparer des modèles qui représentent un niveau de détail substantiel.

Le principal objectif des modèles de plans est d'améliorer la disponibilité, l'adéquation et l'utilisation des installations, en s'attachant à traiter les éléments clés ci-après :

- Objectif du plan de gestion portuaire des déchets
- Champ d'application du plan de gestion portuaire des déchets
- Présentation des installations de réception portuaires disponibles
- Évaluation des besoins en installations de réception portuaires
- Description des procédures relatives au dépôt et à la collecte des déchets
  - Notification préalable de livraison de déchets (ne s'applique pas aux ports de pêche et de plaisance)
  - Reçu de livraison de déchets
  - Dispositif pour le recouvrement des coûts (le cas échéant)
- Consultation avec les parties prenantes
- Notification des inadéquations présumées des installations

En principe, les éléments du plan de gestion portuaire des déchets ci-après devraient être similaires, quel que soit le type de port :

- Objectif du plan de gestion portuaire des déchets
- Consultations avec les parties prenantes
- Notification des inadéquations présumées

Ces éléments ne sont donc pas abordés dans les sections suivantes.

## 6.2 Ports de commerce maritimes, ports de croisière/à passagers

### 6.2.1 Champ d'application du plan de gestion portuaire des déchets

À moins qu'il existe dans le port des terminaux spécialisées pour certains types de cargaisons, les ports de commerce maritimes accueillent en général tous les types de navires marchands, indépendamment de leur mode d'exploitation. Il peut s'agir de porte-conteneurs, navires de charge pour vrac sec/liquide, transporteurs de voitures, navires pour marchandises diverses, etc.

En fonction de la taille du port et des moyens mis en place pour la collecte des déchets provenant des navires, les personnes chargées de la planification peuvent choisir d'exempter les navires effectuant certaines activités portuaires (tels que les remorqueurs, les dragues, les pilotines, etc.)

Les dimensions des navires qui font habituellement escale dans les ports de croisière et les grands ports à passagers sont telles que le plan de gestion portuaire des déchets dans ces ports est souvent analogue à celui utilisé dans les ports de commerce maritimes.

Il se peut que le port de commerce maritime accueille également des bateaux de pêche et des bateaux de plaisance, mais ces bateaux font généralement escale dans des zones dédiées (qui ne relèvent pas de la compétence de l'autorité portuaire) pour lesquelles un plan de gestion portuaire des déchets spécifique peut être élaboré.



**Figure 7 : Port Soudan, Soudan (source : Logistics Update Africa)**

### 6.2.2 Présentation des installations de réception portuaires disponibles

Les ports de commerce maritimes étant caractérisés par l'accueil d'une large gamme de types de navires, ils doivent en général prévoir des installations disponibles pour différents types de déchets, couvrant toutes les Annexes de MARPOL :

Annexe de MARPOL	Catégorie de déchets
Annexe I (Hydrocarbures)	Eaux de cale polluées par les hydrocarbures Résidus d'hydrocarbures (boues) Eaux de lavage des citernes polluées Eaux de ballast polluées Dépôts et boues provenant du nettoyage des citernes Autre (préciser)
Annexe II (Substances liquides nocives) (*)	Substances de la catégorie X Substances de la catégorie Y Substances de la catégorie Z Autre
Annexe IV (Eaux usées)	

Annexe de MARPOL	Catégorie de déchets
Annexe V (Ordure)	A. Plastiques B. Déchets alimentaires C. Déchets domestiques (papier, chiffons, verre, objets métalliques, bouteilles, vaisselle, etc.) D. Huile à friture E. Cendres de l'incinérateur F. Déchets d'exploitation G. Carcasses d'animaux (*) H. Engins de pêche (**) I. E-déchets J. Résidus de cargaison (nuisibles pour le milieu marin) (*) K. Résidus de cargaison (non nuisibles pour le milieu marin) (*)
Annexe VI (Pollution de l'atmosphère)	Substances qui appauvissent la couche d'ozone et équipements contenant de telles substances Résidus de l'épuration des gaz d'échappement

(\*) Non applicable aux ports de croisière/à passagers

(\*\*) Uniquement lorsque le port de pêche relève de la compétence de l'autorité portuaire et doit donc être inclus dans le plan de gestion portuaire des déchets

S'agissant des ports de croisière/à passagers, il faut s'intéresser particulièrement à la collecte des déchets, et aux besoins en matière de collecte des flux de déchets triés (selon les besoins des navires qui utilisent les installations). S'il est vrai que d'autres catégories de déchets sont aussi produites à bord, les navires à passagers et de croisière ont pour caractéristique de produire de très grands volumes d'ordures, en raison du nombre de personnes à bord. Selon une étude réalisée en 2007, il a été estimé que, bien que les navires de croisière représentent moins de 1 % de la flotte marchande mondiale, ils sont à l'origine de 25 % du volume total de déchets produits par les navires marchands\*. Ce volume de déchets exerce une forte contrainte sur l'environnement, liée notamment à l'évacuation des déchets dans les ports d'escale.

### 6.2.3 Évaluation des besoins en installations de réception portuaires

Les ports de commerce maritimes pouvant s'attendre à traiter une grande variété de déchets (y compris des résidus de cargaison) et des volumes plus importants, il peut être assez complexe d'évaluer les besoins en installations (sur la base d'une comparaison entre les quantités de chaque type de déchets effectivement collectés dans le port, les quantités de chaque type de déchets qui devraient être collectés dans le port et les quantités de chaque type de déchets stockées par les navires pour être déposés dans d'autres ports).

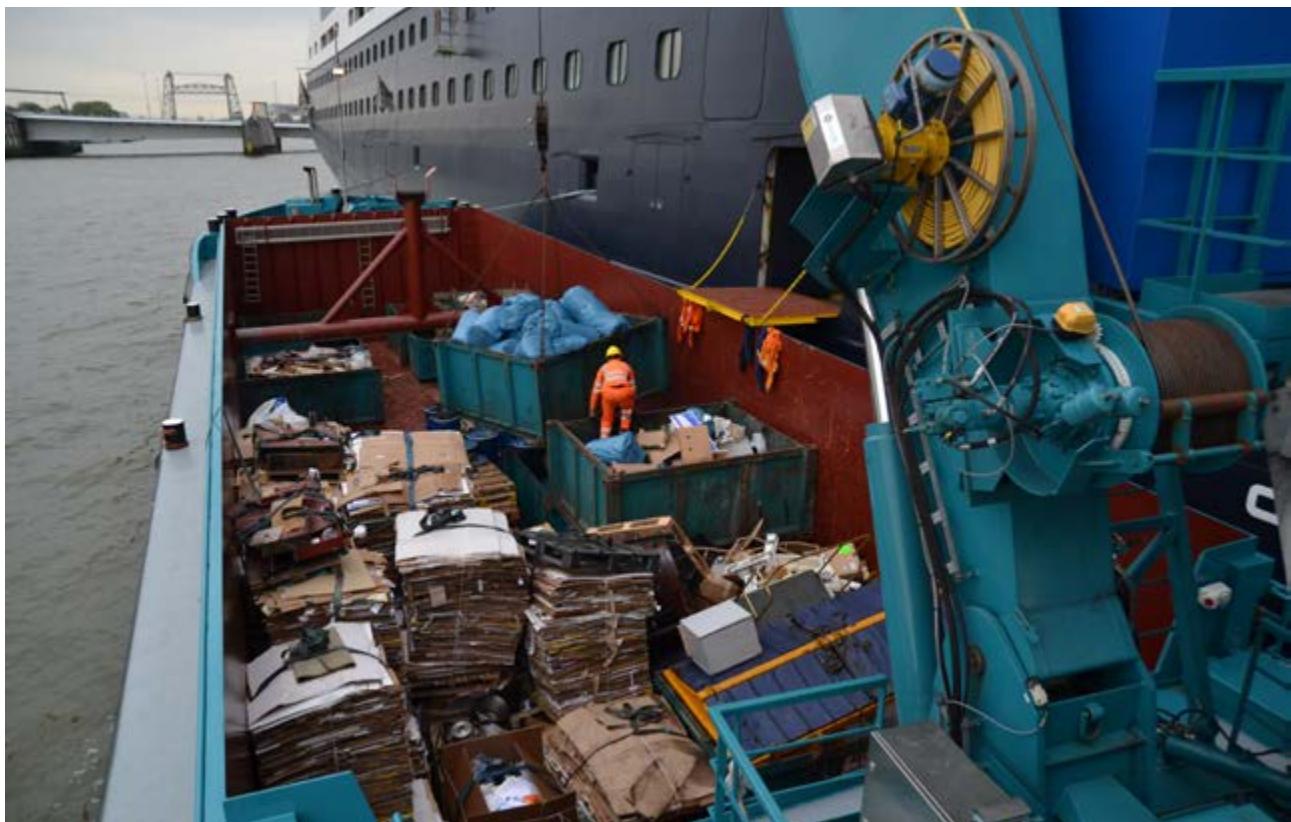
En général, on cherche à estimer aussi précisément que possible la situation existante (types et volumes de déchets effectivement transférés) pour ensuite la comparer aux besoins réels des navires (il est possible que seule une partie des navires décharge des déchets si les installations sont insuffisantes ou si les tarifs sont excessifs). Il faut également s'appuyer sur une estimation de la situation dans un avenir immédiat (par exemple, l'ouverture de nouveaux terminaux qui peut avoir un impact sur le nombre et les types de navires faisant escale dans le port, ou de nouveaux types de résidus de cargaison à collecter).

\* The impact of cruise ship-generated waste on home ports and ports of call: A study of Southampton (septembre 2007, Marine Policy 31(5):591-598)

La section 5.3.4 présente plusieurs méthodes qui peuvent faciliter la collecte de données utiles dans ce contexte. Une option consiste à utiliser un questionnaire (ou une partie de celui-ci), sur la base de l'exemple qui figure à l'annexe 5 du présent guide.

Les ports de commerce maritimes fonctionnant généralement 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, il est possible que les installations soient sollicitées en dehors des heures normales de fonctionnement.

Il convient également de tenir compte des différents types d'installations (camion, barge, installation fixe). Lorsque l'on étudie l'utilisation des installations fixes, il faut choisir l'emplacement avec soin, car les navires peuvent être amenés à changer de poste d'amarrage, une manœuvre qui, en plus d'être chronophage et onéreuse, peut entraîner des retards excessifs ou dissuader les navires d'utiliser les installations. Parmi les emplacements appropriés pour les bennes à ordures fixes, on peut citer les zones adjacentes aux quais d'amarrage, les points d'accès aux quais, les zones de soutage/stations-service et les rampes de mise à l'eau.



**Figure 8 : Barge de collecte dans le port de Rotterdam (Pays-Bas)**  
(Crédit photo : Bek et Verburg, Pays-Bas)

Même si les rejets d'eaux usées en mer sont encore admis à ce jour, certains propriétaires et exploitants de navires à passagers et de croisière préfèrent, pour des principes de durabilité, transférer ces eaux vers une installation. Les grands navires de croisière produisant d'importants volumes, on peut envisager de construire un réseau de canalisations d'eaux usées pour desservir chaque poste d'amarrage, afin d'optimiser le transfert. Des installations spécifiques peuvent être prévues, notamment dans les ports à passagers, où les mêmes navires font des escales fréquentes et régulières, afin de faciliter le transfert des déchets liquides, à l'aide de raccordements de tuyaux normalisés.

Les navires de croisière sont généralement dotés de nombreux équipements pour le traitement des déchets à bord (compacteurs, broyeurs, déchiqueteurs, incinérateurs, etc.), et les matériaux tels que le papier, le métal et le verre sont le plus souvent collectés séparément à bord du navire. Cela peut avoir une incidence sur la mise à disposition des installations.

Il convient également de noter que le trafic saisonnier et les activités touristiques accrues peuvent avoir une forte incidence sur les volumes de déchets transférés par les navires à passagers et de croisière.



**Figure 9 : Transfert d'eaux usées dans le port de Trelleborg, Suède**  
 (Crédit photo : Clean Baltic Sea Shipping)

Si, en général, les autorités portuaires ne sont pas directement impliquées dans la mise à disposition et l'exploitation de l'infrastructure de gestion des déchets en aval, la présence d'options adéquates pour le traitement (par exemple, recyclage, incinération, enfouissement) à proximité de la zone portuaire peut être un point important à considérer lorsque les infrastructures pour la réception des déchets et résidus de cargaison provenant des navires sont mises en place, compte tenu de l'incidence tant sur la capacité que sur les coûts de collecte.

#### **6.2.4 Description des procédures relatives au dépôt et à la collecte des déchets**

##### **6.2.4.1 Notification préalable de déchets**

Dans les ports de commerce maritimes, la notification préalable de déchets est largement utilisée, non seulement pour planifier comme il convient la collecte des déchets provenant des navires et éviter tout retard excessif, mais aussi pour permettre à l'autorité portuaire d'établir des statistiques et/ou de calculer le montant de la redevance sur les déchets.

Le plan de gestion portuaire des déchets devrait fournir tous les renseignements dont on a besoin pour remplir une notification préalable de déchets :

- il est recommandé d'utiliser le formulaire de notification préalable mis au point par l'OMI\*.
- des détails sur les délais requis pour l'envoi de la notification préalable (par exemple, au moins 24 heures avant l'escale au port) ;
- la manière dont les renseignements doivent être communiqués (par voie électronique, par courriel, etc.) ;
- qui doit transmettre ces renseignements (le capitaine du navire ou l'agent du navire) ; et
- des précisions sur le destinataire de la notification (par exemple, la capitainerie du port, les services du port chargés de l'environnement ou de l'exploitation), y compris les coordonnées (adresse, numéro de téléphone, courriel, site web).

\* Appendice 2 du *Guide récapitulatif à l'intention des fournisseurs et des utilisateurs d'installations de réception portuaires* (MEPC.1/Circ.834/Rev.1).

Dans les ports de croisière/à passagers, l'utilisation de la notification préalable de déchets dépend souvent de la régularité des escales des navires : ces navires ayant souvent comme caractéristique de suivre des itinéraires, les mêmes navires effectuant des escales régulières et fréquentes dans le même port, l'exploitant du navire et les installations peuvent prendre des dispositions pour la livraison des déchets. Ainsi, il n'est pas toujours nécessaire d'avoir recours au dispositif de notification préalable de déchets.

Dans de nombreux ports, surtout les ports importants, le processus de notification est automatisé et l'agent représentant le navire envoie directement le formulaire de notification préalable rempli par le biais du système informatique du port.

#### 6.2.4.2 Reçu de livraison de déchets

Le plus souvent, les ports de commerce maritimes utilisent les reçus de livraison de déchets. Le reçu est un outil utile :

- pour le navire et l'installation, afin de documenter le dépôt et la collecte de déchets ;
- pour l'autorité portuaire, afin de recueillir des données précises sur les déchets effectivement livrés aux installations de réception dans son port ; et
- pour les autorités chargées du contrôle, afin de faciliter les inspections.

Le plan de gestion portuaire des déchets devrait fournir tous les renseignements dont les usagers du port ont besoin pour remplir le reçu de livraison des déchets :

- un modèle du reçu (il est recommandé d'utiliser le modèle normalisé de l'OMI)<sup>\*</sup> ; et
- quand et par qui le reçu de livraison des déchets doit être rempli.

Dans les ports où les installations de réception sont exploitées sans présence de personnel, il n'est pas toujours possible de fournir un reçu de livraison des déchets au capitaine du navire.

#### 6.2.4.3 Dispositifs de recouvrement des coûts

Bien que la Convention MARPOL ne l'exige pas, l'utilisation de dispositifs de facturation/recouvrement des coûts est largement répandue dans les ports de commerce maritimes. Dans le document destiné à servir de guide sur les dispositifs de recouvrement des coûts mis en place dans le cadre du Plan d'action pour la Méditerranée sur les déchets dans le milieu marin, on trouve les recommandations ci-après relatives aux dispositifs de recouvrement des coûts pour les ports de commerce maritimes et les ports de croisière/à passagers, établies par type de déchets<sup>†</sup> :

Annexe I de MARPOL	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Pour les déchets d'hydrocarbures générés par les navires (eaux de cale, boues, huile usagée) : application de systèmes de contributions/redevances administratives sur les déchets, avec une redevance indirecte fixe complétée par une partie remboursable (caution) ou une pénalité (en cas de non dépôt).</li> <li>– 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.</li> </ul>
Annexe II de MARPOL	Application d'un système de redevance directe, en fonction du volume de déchets déposés dans les installations.
Annexe IV de MARPOL	Selon le trafic habituel et prévu dans le port (volumes d'eaux usées normalement déposés), application d'un système de recouvrement indirect des coûts sans limites ou avec des montants raisonnables.

<sup>\*</sup> Appendice 3 du Guide récapitulatif de l'OMI à l'intention des fournisseurs et des utilisateurs d'installations de réception portuaires (MEPC.1/Circ.834/Rev.1).

<sup>†</sup> Document destiné à servir de guide 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, (REMPEC, 2019)

Annexe V de MARPOL	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pour les ordures : un système de recouvrement des coûts à 100 % indirect**, garantit un droit de dépôt (totalité ou non des ordures) sans autres frais.</li> <li>Pour les résidus de cargaisons : Application d'un système de redevance directe, en fonction du volume de déchets déposés dans les installations.</li> <li>Les ports de croisière/à passagers étant tributaires du trafic saisonnier (un grand nombre de navires en haute saison), des systèmes indirects peuvent également être appliqués pendant ces périodes.</li> </ul>
Annexe VI de MARPOL	Application d'un système de redevance directe, en fonction du volume de déchets déposés dans les installations.

(\*\*) Non applicable aux ports à passagers/de croisière

## 6.3 Ports de pêche

### 6.3.1 Champ d'application du plan PWMP

De manière générale, seuls les bateaux de pêche font escale dans ces ports, le champ d'application du plan peut donc être limité. Il est possible de faire une distinction entre la pêche commerciale et la pêche de loisir.

### 6.3.2 Présentation générale des installations de réception portuaires disponibles

Par rapport aux autres types de navires, la gamme de déchets produits par les navires de pêche est moins étendue. S'il est vrai que des installations de collecte mobiles peuvent être efficaces dans les grands ports de pêche, la mise à disposition d'un nombre limité d'installations de réception fixes sur le quai, pour certains types de déchets seulement, peut suffire.

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

Des installations doivent être prévues pour les catégories de déchets suivantes :

Annexe de MARPOL	Catégorie de déchets
Annexe I (Hydrocarbures)	<p>Eaux de cale polluées par les hydrocarbures</p> <p>Autre (préciser)</p>
Annexe V (Ordure)	<p>A. Plastiques</p> <p>B. Déchets alimentaires</p> <p>C. Déchets domestiques (papier, chiffons, verre, objets métalliques, bouteilles, vaisselle, etc.)</p> <p>D. Huile à friture</p> <p>F. Déchets d'exploitation</p> <p>H. Engins de pêche</p> <p>I. E-déchets</p>



**Figure 10 :** Réceptacles pour les ordures dans le port de Favignana, Italie  
(Crédit photo : Peter Van den dries)

### 6.3.3 Évaluation des besoins en installations de réception portuaires

Les bennes et conteneurs à déchets sur le quai sont relativement simples et faciles à utiliser et peuvent constituer des installations tout à fait adéquates pour les déchets provenant des navires de pêche. En fonction de l'importance des ports de pêche et du nombre de navires qui y font escale, il peut être utile de disposer plusieurs fûts/bennes/conteneurs de déchets pour chaque catégorie de déchets que la majorité des navires sont susceptibles de déposer :

- appareaux de pêche abîmés
- autres plastiques/emballages en plastique
- papier/carton
- verre
- déchets mélangés/domestiques
- certains types de déchets dangereux.

Certains pays ont déjà mis en œuvre des mesures pour la collecte et le traitement des déchets de pêche passive par le biais de programmes, parfois intitulés "pêche aux déchets - fishing for litter" : ces programmes visent à réduire les déchets dans le milieu marin en collaboration avec le secteur de la pêche commerciale. Les navires de pêche participants se voient remettre de grands sacs résistants pour collecter les détritus qui flottent à la surface de l'océan ou qui sont pris dans leurs filets. Les sacs sont déposés lorsque les navires arrivent au port et sont collectés régulièrement, ce qui permet de recycler le contenu ou de le gérer de manière appropriée par l'incinération des déchets ou l'enfouissement. En fonction des initiatives et des pratiques locales, des installations peuvent également être mises à disposition pour les déchets de pêche passive et les engins de pêche abandonnés, perdus ou rejetés récupérés.

### **6.3.4 Description des procédures relatives au dépôt et à la collecte des déchets**

#### **6.3.4.1 Notification préalable de déchets**

En général, non applicable dans les ports de pêche.

#### **6.3.4.2 Reçu de livraison de déchets**

Pas toujours appliqué dans les ports de pêche.

#### **6.3.4.3 Dispositifs de recouvrement des coûts**

Dans les ports plus petits, les droits portuaires incluent souvent l'utilisation des installations de réception pour les navires de pêche, les bateaux exploités sur place et les navires de passage. Les bateaux de commerce de passage peuvent être facturés à titre ponctuel pour l'utilisation qu'ils feront des installations de réception. Ces paiements peuvent être gérés par le personnel du port ou par l'agent du navire.

Dans certains pays, le dispositif de recouvrement des coûts pour les navires de pêche est organisé au niveau national ou infranational.

Afin de ne pas décourager les pêcheurs de participer aux programmes de "pêche aux déchets", le coût de la collecte et du traitement des déchets de pêche passive et des engins de pêche abandonnés, perdus ou rejetés qui ont été récupérés ne doit pas être payé par les pêcheurs et peut être couvert par d'autres financements/subventions au niveau national ou infranational.

## **6.4 Ports de plaisance**

### **6.4.1 Champ d'application du plan de gestion portuaire des déchets**

De manière générale, seuls les bateaux de plaisance font escale dans des ports de plaisance, le champ d'application du plan peut donc être limité.



**Figure 11 : Marina di Ragusa, Italy (source : cruisemapper.com)**

#### 6.4.2 Présentation des installations de réception portuaires disponibles et évaluation des besoins en installations

Dans les marinas/ports de plaisance, il n'est pas toujours nécessaire de fournir des installations de réception de grande ampleur et sélectives. À moins que le port accueille une part importante de grands yachts, les types de déchets et les volumes déposés seront relativement limités.

Dans une marina, les ordures, principalement de type domestique, constituent de loin le plus gros volume de déchets d'exploitation que les navires transfèrent aux installations. Dans ces ports, les principales catégories de déchets d'exploitation des navires étant les ordures et les déchets ménagers, des réceptacles généraux, conçus pour la collecte des principales catégories de déchets ménagers, seront suffisants.

Les matériaux d'emballage en plastique, en papier et en carton, les canettes de boissons et les boîtes de conserve en aluminium, les bouteilles en verre et en plastique, etc. devront tous être acceptés par les installations des marinas.

Annexe de MARPOL	Catégorie de déchets
Annexe I (Hydrocarbures)	Eaux de cale polluées par les hydrocarbures Autre (préciser)
Annexe IV (Eaux usées)	Provenant aussi des toilettes chimiques
Annexe V (Ordures)	A. Plastiques B. Déchets alimentaires C. Déchets domestiques (papier, chiffons, verre, objets métalliques, bouteilles, vaisselle, etc.) D. Huile à friture I. E-déchets



**Figure 12 :** Réceptacles pour les ordures dans la Marina di Ragusa, Italie  
(Crédit photo : Peter Van den dries)

En fonction des éventuelles règles locales en matière de dépôt et selon la taille du port (par exemple, port prévu pour accueillir de grands yachts à moteur) et du nombre et des types de navires y faisant escale, il peut être utile d'équiper l'installation d'une station de pompage pour la collecte des eaux de cale (mélange d'eau et d'hydrocarbures, principalement constitué d'eau) et/ou des déchets des toilettes chimiques.

Des réceptacles spécifiques peuvent également être prévus pour certains types de déchets dangereux (piles, déchets électroniques, bidons de peinture, huile, etc.).

#### **6.4.3 *Description des procédures relatives au dépôt et à la collecte des déchets***

##### **6.4.3.1 *Notification préalable de déchets***

Non applicable dans les ports de plaisance.

##### **6.4.3.2 *Reçu de livraison de déchets***

En général, non applicable dans les ports de plaisance.

##### **6.4.3.3 *Dispositifs de recouvrement des coûts***

Dans les ports de plaisance, l'utilisation des installations est généralement comprise dans les droits portuaires, qui peuvent varier en fonction de la taille du navire. Les bateaux de passage peuvent être facturés à titre ponctuel pour l'utilisation qu'ils feront des installations de réception.

## 7 Références utiles

### Déchets dans le milieu marin (généralités)

**Fanshawe, T., et Everard, M.** 2002. *The impacts of marine litter*. Rapport de l'équipe de travail sur les déchets marins (Marine Litter Task Team). Groupe de gestion de la surveillance de la pollution marine.

**GESAMP.** 2016. *Sources, fate and effects of microplastics in the marine environment: Part 2 of a global assessment*. Publication No 83 de la série Rapports et études du GESAMP (par P.J. Kershaw, et C.M. Rochman). Groupe mixte d'experts OMI/FAO/UNESCO-COI/OMM/OMS/AIEA/ONU/PNUE chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin.

**GESAMP.** 2019. *Directives applicables au suivi et à l'évaluation des déchets plastiques dans l'océan, Guidelines for the monitoring and assessment of plastic litter in the ocean* publication No 99 de la série Rapports et études du GESAMP (par P.J. Kershaw, A. Turra et F. Galgani). Groupe mixte d'experts OMI/FAO/UNESCO-COI/OMM/OMS/AIEA/ONU/PNUE chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin.

**GESAMP.** 2020. *Proceedings of the GESAMP International Workshop on Assessing the Risks associated with Plastics and Microplastics in the Marine Environment*. Rapports No. 103 du GESAMP (par P.J. Kershaw, B. Carney Almroth, P. Villarrubia-Gómez, A.A. Koelmans et T. Gouin). Groupe mixte d'experts OMI/FAO/UNESCO-COI/OMM/OMS/AIEA/ONU/PNUE chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin.

**GESAMP.** 2021. *Sources marines de déchets présents dans le milieu marin, Sea-based sources of marine litter*, publication No 108 de la série Rapports et études du GESAMP (par K. Gilardi). Groupe mixte d'experts OMI/FAO/UNESCO-COI/OMM/OMS/AIEA/ONU/PNUE chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin

**Mouat, J., Lopez Lozano, R. & Bateson, H.** 2010. *Economic impacts of marine litter*. KIMO (Kommunernes International Miljøorganisation).

**Sherrington, C., Darrah, C., Hann, S., Cole, G. et Corbin, M.** 2016. *Study to support the development of measures to combat a range of marine litter sources*. Rapport pour la DG Environnement de la Commission européenne. Bristol, Eunomia Research & Consulting Ltd.

**Ten Brink, P., Lutchman, I., Bassi, S., Speck, S., Sheavly, S., Register, K. et Woolaway, C.** 2009. *Guidelines on the use of market-based instruments to address the problem of marine litter*. Bruxelles, Institut pour la politique environnementale européenne / Sheavly Consultants, Virginia Beach, VA, États Unis.

**Van Acoleyen, M., Laureysens, I., Lambert, S., Raport, L., Van Sluis, C., Kater, B., van Onselen, E., Veiga, J. et Ferreira, M.** 2014. *Marine Litter study to support the establishment of an initial quantitative headline reduction target - SFRA0025*. Rapport pour la DG Environnement de la Commission européenne. Bruxelles, ARCADIS // Leiden, Coastal and Marine Union (EUCC).

**Veiga, J.M., Fleet, D., Kinsey, S., Nilsson, P., Vlachogianni, T., Werner, S., Galgani, F., Thompson, R.C., Dagevos, J., Gago, J., Sobral, P. et Cronin, R.** 2016. *Identifying sources of marine litter*. JRC Technical Reports. Luxembourg, Office des publications de l'Union européenne.

**Verlis, K. et Wilson, S.** 2020. *Paradise trashed : Sources and solutions to marine litter in a small island developing state*. Waste Management, 103 (128-136)

<https://doi.org/10.1016/j.wasman.2019.12.020>

## Cadre législatif et réglementaire

**Ecorys.** 2017. Étude justificative pour une analyse d'impact en vue de la révision de la directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison. Exposé dans le cadre du rapport à la Commission européenne.

[https://portal.helcom.fi/meetings/MARITIME%2017-2017-409/Related%20Information/6\\_Revision%20of%20Directive%202000-59-EC%20on%20PRF\\_EU.pdf](https://portal.helcom.fi/meetings/MARITIME%2017-2017-409/Related%20Information/6_Revision%20of%20Directive%202000-59-EC%20on%20PRF_EU.pdf).

**Hastings, E. et Potts, T.** 2013. Marine litter: Progress in developing an integrated policy approach in Scotland. *Marine Policy*, 42 : 49-55.

<https://doi.org/10.1016/j.marpol.2013.01.024>

**Commission de la protection de l'environnement de la mer Baltique** (Commission d'Helsinki). 2015. Plan d'action régional pour les déchets marins dans la mer Baltique.

<https://helcom.fi/wp-content/uploads/2019/08/Regional-Action-Plan-for-Marine-Litter.pdf>.

**OMI.** 2016. Recommandation pour encourager les mesures visant à lutter contre les détritus marins. Annexe 8 du rapport de la trente-huitième Réunion consultative des Parties contractantes à la Convention de Londres et onzième Réunion des Parties contractantes au Protocole de Londres, LC 38/16. 18 octobre 2016.

**OMI.** 2018. Plan d'action pour traiter le problème des déchets plastiques en mer provenant des navires. Résolution MEPC.310(73) du Comité de la protection du milieu marin. Adoptée le 26 octobre 2018.

<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/IMO%20marine%20litter%20action%20plan%20MEPC%2073-19-Add-1.pdf>.

**Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL);** 1973.

[http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-\(marpol\).aspx](http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-(marpol).aspx)

**Convention de Londres.** 1972. Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets.

<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/LC1972.pdf>

**Protocole de Londres.** 2006. Protocole de 1996 à la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets (tel que modifié en 2006).

<https://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Pages/LDC-LC-LP.aspx>.

**Panteia & Pwc.** 2015. Évaluation ex post de la directive 2000/59/CE sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison, *Ex-post evaluation of Directive 2000/59/EC on port reception facilities for ship-generated waste and cargo residues*. Rapport pour la Commission européenne.

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/studies/doc/2015-ex-post-evaluation-of-dir-2000-59-ec.pdf>.

**REMPEC** (Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle). 2019. Directives opérationnelles sur la mise en place d'installations de réception portuaires et la livraison des déchets produits par les navires en Méditerranée. REMPEC/WG.45/9/1. Adoptées lors de la 13ème réunion des correspondants du REMPEC.

**Secrétariat de la Convention de Bâle de 1989 sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination.** n.d. Aperçu des directives techniques adoptées dans le cadre de la Convention de Bâle :

<http://www.basel.int/Implementation/TechnicalMatters/DevelopmentofTechnicalGuidelines/TechnicalGuidelines/tabid/8025/Default.aspx>

**Sherrington, C., Darrah, C., Hann, S., Cole, G. et Corbin, M.** 2016. Étude visant à soutenir le développement de mesures pour lutter contre une série de sources de déchets marins, *Study to support the development of measures to combat a range of marine litter sources*. Rapport pour la DG Environnement de la Commission européenne. Bristol, Eunomia Research & Consulting Ltd.

**PROE** (Secrétariat du Programme régional océanien de l'environnement). 2015. Plan régional relatif aux installations de réception pour les petits États insulaires en développement de la région du Pacifique PROE/OMI

[https://www.sprep.org/attachments/Publications/WMPC/reception\\_facilities\\_plan\\_final.pdf](https://www.sprep.org/attachments/Publications/WMPC/reception_facilities_plan_final.pdf).

**PNUD.** 2009. Marine litter: A global challenge. Nairobi, PNUD.

**PNUD-PAM** (Programme des Nations Unies pour l'environnement/Plan d'action pour la Méditerranée). 2015. Évaluation des déchets marins en Méditerranée. Athènes, PNUD/PAM.

### Déchets provenant des navires

**CE Delft.** 2017. La gestion des déchets générés par les navires à bord des navires, *The management of ship-generated waste on-board ships*. Rapport pour l'Agence européenne pour la sécurité maritime.

**Earll, R.C., Williams, A.T. & Tudor, D.T.** 2000. *Pilot project to establish methodologies and guidelines to identify marine litter from shipping*. Rapport pour Maritime and Coastguard Agency (projet de recherche 470). Préparé par Coastal Management for Sustainability.

**Jägerbrand, A.K., Brutemark, A., Barthel Svedén, J. et Gren, I.-M.** 2019. A review on the environmental impacts of shipping on aquatic and nearshore ecosystems. *Science of the Total Environment*, 695.

<https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2019.133637>

**NOWPAP MERRAC** (Centre d'activités régionales pour la préparation et la réponse aux urgences environnementales marines du Plan d'action du Pacifique Nord-Ouest). 2015. *Best Practices in dealing with Marine Litter in Fisheries, Aquaculture and Shipping sectors in the NOWPAP region*.

**Sanches, V.L., Aguiar, M.R.d.C.M., de Freitas, M.A.V. et Pacheco, E.B.A.V.** 2020. Management of cruise ship-generated solid waste: A review. *Marine Pollution Bulletin*, 151.

<https://doi.org/10.1016/j.marpolbul.2019.110785>

**Slišković, M., Boljat, H.U., Jelaska, I. & Mrćelić, G.J.** 2018. Review of generated waste from cruisers: Dubrovnik, Split, and Zadar port case studies. *Resources* 7(4).

<https://doi.org/10.3390/resources7040072>

**Widmer, W., Underwood, A.J. et Chapman, M.G.** 2002. Recreational boating on Sydney Harbour: Public perception of potential environmental impacts. *Natural Resource Management*, 5: 22-27.

**World Shipping Council** (WSC). 2014. Résultats d'une étude portant sur les conteneurs perdus en mer - mise à jour 2014.

**WSC.** 2017. Conteneurs perdus en mer - mise à jour 2017. Communiqué de presse du World Shipping Council publié le 10 juillet 2017.

**WSC.** 2020. Conteneurs perdus en mer - mise à jour 2020. Communiqué de presse du World Shipping Council.

### La pêche comme source de déchets en mer

**Da Ros, L., Delaney, E., Fiorin, R., Lucaroni, G., Moschino, V., Nesto, N., Picone, M., Riccato, F., Tonin, S. et Zambetti, V.** 2016. *Hands-on manual to prevent and reduce abandoned fishing gears at sea*. Réalisé dans le cadre du projet LIFE-GHOST ("Techniques pour réduire l'impact des engins de pêche fantômes et améliorer la biodiversité dans les zones côtières de l'Adriatique du Nord").

<http://www.buildingevidence.group/library/publications/GHOST%20Hands-on-manual.pdf>.

**FAO.** 2004. Rapport de la cinquième session du Comité consultatif sur la recherche halieutique (Rome, 12-15 octobre 2004). FAO fisheries Report no.200, 469-481 Rome, FAO.

<https://www.fao.org/3/y5778e/y5778f.pdf>.

**FAO.** 2012. *Pêche de loisir*. Directives techniques No. 13 de la FAO pour une pêche responsable. Rome, FAO. <https://www.fao.org/3/i2708e/i2708e.pdf>.

**FAO.** 2014. Rapport de la 24e session du Groupe de travail chargé de coordonner les statistiques des pêches (Rome, 5-8 février 2013). FAO Document technique sur les pêches et l'aquaculture, No. 1077. FAO, Rome.

<https://www.fao.org/3/i4034e/i4034e.pdf>.

**FAO.** 2015. *Directives volontaires visant à assurer la durabilité de la pêche artisanale dans le contexte de la sécurité alimentaire et de l'éradication de la pauvreté*. Rome, FAO.

<https://www.fao.org/3/i4356fr/i4356fr.pdf>

**FAO.** 2018. *La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture 2018 : atteindre les objectifs de développement durable*. Rome, FAO.

<https://www.fao.org/3/i9540fr/i9540fr.pdf>

<https://www.fao.org/3/i9540en/I9540EN.pdf>.

**FAO.** 2019a. *Voluntary guidelines on the marking of fishing gear - Directives volontaires sur le marquage des engins de pêche - Directrices voluntarias sobre el marcado de las artes de pesca*. Rome, FAO.

<https://www.fao.org/3/ca3546t/CA3546T.pdf>.

**FAO.** 2019b. Rapport de la troisième réunion du Groupe de travail régional sur la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (Bridgetown, 26-28 septembre 2018). FAO Document technique sur les pêches et l'aquaculture, No. 1296. Bridgetown, FAO.

<https://www.fao.org/3/ca7572en/CA7572EN.pdf>.

**FAO.** 2020. *La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture 2020 : la durabilité en action*. Rome, FAO.

<https://www.fao.org/3/ca9229fr/ca9229fr.pdf>

<https://www.fao.org/3/ca9229en/ca9229en.pdf>

**Gilman, E.** 2015. Status of international monitoring and management of abandoned, lost and discarded fishing gear and ghost fishing. *Marine Policy* 60: 225-239

<https://doi.org/10.1016/j.marpol.2015.06.016>

**Gilman, E., Chopin, F., Suuronen, P. & Kuemlangan, B.** 2016. *Abandoned, lost or otherwise discarded gill nets and trammel nets: methods to estimate ghost fishing mortality and the status of regional monitoring and management*. Document technique sur les pêches et l'aquaculture de la FAO, No. 600. Rome, FAO.

<https://www.fao.org/3/i5051e/i5051e.pdf>

**Huntington, Tim.** 2017. *Development of a best practice framework for the management of fishing gear – Part 2: Best practice framework for the management of fishing gear*. Global Ghost Gear Initiative.

**Kim, S.-G., Lee, W.-I. et Yuseok, M.** 2014. The estimation of derelict fishing gear in the coastal waters of South Korea: Trap and gill-net fisheries. *Marine Policy*, 46, 119-122.

<https://doi.org/10.1016/j.marpol.2014.01.006>

**Link, J., Segal, B. et Casarini, L.M.** 2019. Abandoned, lost or otherwise discarded fishing gear in Brazil: A review. *Perspectives in Ecology and Conservation*, 17(1) : 1-8.

<https://doi.org/10.1016/j.pecon.2018.12.003>

**Macfadyen, G., Huntington, T. & Cappell, R.** 2009. *Engins de pêche abandonnés, perdus ou rejetés*. Rapport et études No. 185 du PNUE pour les mers régionales / FAO Document technique sur les pêches et l'aquaculture. No. 523. Rome, PNUE/FAO.

<https://www.fao.org/3/i0620f/i0620f.pdf>

<https://www.fao.org/3/i0620e/i0620e.pdf>

**Matthews, T. R. et Glazer, R. A.** 2010. Assessing opinions on abandoned, lost, or discarded fishing gear in the Caribbean. In *Proceedings of the 62nd annual meeting of the Gulf and Caribbean Fisheries Institute, Cumana, Venezuela, 2–6 November 2009*, 12–22. Gulf and Caribbean Fisheries Institute.

**Mengo, E.** 2017. *A review of marine litter management practices for the fishing industry in the north-east Atlantic area*. Report for OSPAR Action 36 ("To develop best practice in the fishing industry"). Cefas (Centre pour l'environnement, les pêches et l'aquaculture).

**Milliken, A.S. et Lee, V.** 1990. *Pollution impacts from recreational boating: A bibliography and summary review*. Narragansett, RI, Rhode Island Sea Grant Publications.

**Mobilik, J.-M., Ling, T.-Y., Husain, M.-L. et Hassan, R.** 2016. Type and quantity of shipborne garbage at selected tropical beaches. *The Scientific World Journal*, 2016, Article ID 5126951.

<http://dx.doi.org/10.1155/2016/5126951>

**MRAG Europe, IPMA (Institut portugais de la mer et de l'atmosphère), Université et recherche de Wageningen, Université technique du Danemark, Institut espagnol d'océanographie, Institut de Thünen, Institut marin (Foras na Mara), Cefas (Centre pour l'environnement, les pêches et l'aquaculture) et AZTI-Tecnalia.** 2020. *Study on circular design of the fishing gear for reduction of environmental impacts*. Rapport pour l'Agence exécutive pour les petites et moyennes entreprises de la Commission européenne. Luxembourg, Office des publications de l'Union européenne.

<https://data.europa.eu/doi/10.2826/548271>

**National Oceanic and Atmospheric Administration** (NOAA). 2015. *Impact of "ghost fishing" via derelict fishing gear*. Rapport du programme sur les débris marins de la NOAA. Silver Spring, MD, États Unis, NOAA. [https://marinedebris.noaa.gov/sites/default/files/publications-files/Ghostfishing\\_DFG.pdf](https://marinedebris.noaa.gov/sites/default/files/publications-files/Ghostfishing_DFG.pdf)

**Richardson, K., Hardesty, B.D. et Wilcox, C.** 2019. Estimates of fishing gear loss rates at a global scale: A literature review and meta-analysis. *Fish and Fisheries*, 20(6) : 1218-1231.

<https://doi.org/10.1111/faf.12407>

**Richardson, K., Haynes, D., Talouli, A. et Donoghue, M.** 2017. Marine pollution originating from purse seine and longline fishing vessel operations in the Western and Central Pacific Ocean, 2003-2015. *Ambio*, 46(2):190-200.

<https://doi.org/10.1007/s13280-016-0811-8>

**Richardson, K., Asmutis-Silvia, R., Drinkwin, J., Gilardi, K.V.K., Giskes, I., Jones, G., O'Brien, K., Pragnell-Raasch, H., Ludwig, L., Antonelis, K., Barco, S., Henry, A., Knowlton, A., Landry, S., Mattila, D., MacDonald, K., Moore, M., Morgan, J., Robbins, J., van der Hoop, J. et Hogan, E.** 2019. Building evidence around ghost gear: Global trends and analysis for sustainable solutions at scale. *Marine Pollution Bulletin*, 138: 222-229.

<https://doi.org/10.1016/j.marpolbul.2018.11.031>

## Économie circulaire

**Bilkovic, D.M., Havens, K.J., Stanhope, D.M. et Angstadt, K.T.** 2012. Use of fully biodegradable panels to reduce derelict pot threats to marine fauna. *Conservation Biology* 26(6): 957-966.

<https://doi.org/10.1111/j.1523-1739.2012.01939.x>

**Kim, S., Kim, P., Lim, J., An, H. et Suuronen, P.** 2016. Use of biodegradable driftnets to prevent ghost fishing: Physical properties and fishing performance for yellow croaker. *Animal Conservation*, 19(4) : 309-319.

<https://doi.org/10.1111/acv.12256>

**Lopez, J., Ferarios, J.M., Santiago, J., Ubis, M., Moreno, G. & Murua, H.** 2019. Evaluating potential biodegradable twines for use in the tropical tuna FAD fishery. *Fisheries Research*, 2019.

<https://doi.org/10.1016/j.fishres.2019.105321>

**MRAG Europe, IPMA (Institut portugais de la mer et de l'atmosphère), Université et recherche de Wageningen, Université technique du Danemark, Institut espagnol d'océanographie, Institut de Thünen, Institut marin (Foras na Mara), Cefas (Centre pour l'environnement, les pêches et l'aquaculture) et AZTI-Tecnalia.** 2020. *Study on circular design of the fishing gear for reduction of environmental impacts.* Rapport pour l'Agence exécutive pour les petites et moyennes entreprises de la Commission européenne. Luxembourg, Office des publications de l'Union européenne.

<https://data.europa.eu/doi/10.2826/548271>

**ScienceDirect.** n.d. Cradle-to-grave [overview of topics].

<https://www.sciencedirect.com/topics/agricultural-and-biological-sciences/cradle-to-grave>

**PNUE.** 2004. *Why take a life cycle approach?* UNEP/SETAC Life Cycle Initiative. Paris, UNEP.

[https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/846Why\\_take\\_a\\_life\\_cycle\\_approach\\_EN.pdf](https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/846Why_take_a_life_cycle_approach_EN.pdf)

**PNUE.** 2005. Life cycle approaches: The road from analysis to practice. UNEP/SETAC Life Cycle Initiative. Paris, UNEP.

<https://www.lifecycleinitiative.org/wp-content/uploads/2012/12/2005%20-%20LCA.pdf>

## 8 Annexes

Annexe 1	Modèle de plan de gestion portuaire des déchets pour les ports de commerce maritimes et les ports de croisière/à passagers
Annexe 2	Modèle de plan de gestion portuaire des déchets pour les ports de pêche
Annexe 3	Modèle de plan de gestion portuaire des déchets pour les ports de plaisance
Annexe 4	Questionnaire d'évaluation préalable pour les ports de commerce maritimes
Annexe 5	Questionnaire d'évaluation préalable pour les ports de pêche



## **Annexe 1 Modèle de plan de gestion portuaire des déchets pour les ports de commerce maritimes et les ports de croisière/à passagers**

### **Section 1 : Identification du port**

Nom du port :

Adresse :

Coordonnées géographiques :

**Type de port (plusieurs choix possibles) :**

- port de commerce maritime;
- port à passagers
- port de croisière
- port de pêche
- port de plaisance/marina
- autre (préciser)

### **Section 2 : Objectif du plan de gestion portuaire des déchets**

Le plan de gestion portuaire des déchets a pour objectif général d'améliorer la disponibilité, le caractère adéquat et l'utilisation des installations de réception pour les déchets qui proviennent des navires faisant habituellement escale dans le port, afin de protéger le milieu marin en réduisant les déchets que les navires rejettent en mer, y compris les résidus de cargaison.

Ses objectifs sont les suivants :

- Réduire les rejets illicites de déchets par les navires ;
- Garantir qu'il est satisfait aux obligations légales en matière de gestion des déchets ;
- Procéder à des consultations avec les usagers du port, les agents maritimes, les exploitants, les prestataires de services de gestion des déchets et les instances chargée de la réglementation lors de l'élaboration et de la mise en œuvre des stratégies et mesures relatives à la gestion des déchets ;
- Limiter la production de déchets dans la mesure du possible ; et
- Réutiliser ou recycler les déchets dans la mesure du possible.

### Section 3 : Champ d'application du plan de gestion portuaire des déchets

**Navires faisant escale au port visés par ce plan (plusieurs choix possibles) :**

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> navires de mer      | <input type="checkbox"/> transports maritimes internationaux |
| <input type="checkbox"/> navigation fluviale | <input type="checkbox"/> transports maritimes domestiques    |
| <input type="checkbox"/> les deux            | <input type="checkbox"/> les deux                            |

**Types de navires :**

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> navires de commerce                 | <input type="checkbox"/> navires à passagers |
| <input type="checkbox"/> vrac sec                            | <input type="checkbox"/> passagers           |
| <input type="checkbox"/> conteneur                           | <input type="checkbox"/> transbordeurs       |
| <input type="checkbox"/> roulier                             | <input type="checkbox"/> navire de croisière |
| <input type="checkbox"/> pétrolier                           | <input type="checkbox"/> autre (préciser)    |
| <input type="checkbox"/> chimiquier/transporteur de produits |  |
| <input type="checkbox"/> GNL /GPL                            |  |
| <input type="checkbox"/> unité mobile de forage au large     |  |
| <input type="checkbox"/> autre (préciser)                    |  |
| <input type="checkbox"/> autre (préciser)                    |  |

**Existe-t-il des zones dans le port qui ne relèvent pas de la compétence des autorités portuaires :**

- |   |
|---|
| <input type="checkbox"/> non            |
| <input type="checkbox"/> oui (préciser) |

### Section 4 : Présentation des installations de réception portuaires disponibles

Des installations de réception portuaires sont mises à disposition pour les catégories de déchets suivantes (plusieurs choix possibles) :

Annexe de MARPOL	Catégorie de déchets	Types d'installations		
		Camion	Barge	Fixe (***)
Annexe I (Hydrocarbures)	<input type="checkbox"/> Eaux de cale polluées par les hydrocarbures <input type="checkbox"/> Résidus d'hydrocarbures (boues) <input type="checkbox"/> Eaux de lavage des citernes polluées <input type="checkbox"/> Eaux de ballast polluées <input type="checkbox"/> Dépôts et boues provenant du nettoyage des citernes <input type="checkbox"/> Autre (préciser)			
Annexe II Substances liquides nocives (*)	<input type="checkbox"/> Substance de la catégorie X <input type="checkbox"/> Substance de la catégorie Y <input type="checkbox"/> Substance de la catégorie Z <input type="checkbox"/> Autre			
Annexe IV (Eaux usées)	<input type="checkbox"/>			

Annexe de MARPOL	Catégorie de déchets	Types d'installations		
		Camion	Barge	Fixe (***)
Annexe V (Ordures)	<input type="checkbox"/> A. Plastiques <input type="checkbox"/> B. Déchets alimentaires <input type="checkbox"/> C. Déchets domestiques (papier/carton, chiffons, verre, objets métalliques, vaisselle, etc.) <input type="checkbox"/> D. Huile à friture <input type="checkbox"/> E. Cendres de l'incinérateur <input type="checkbox"/> F. Déchets d'exploitation <input type="checkbox"/> G. Carcasses d'animaux (*) <input type="checkbox"/> H. Engins de pêche (**) <input type="checkbox"/> I. E-déchets <input type="checkbox"/> J. Résidus de cargaison (nuisibles pour le milieu marin) (*) <input type="checkbox"/> K. Résidus de cargaison (non nuisibles pour le milieu marin) (*)			
Annexe VI (Pollution de l'atmosphère)	<input type="checkbox"/> Substances qui appauvrisent la couche d'ozone et équipements contenant de telles substances <input type="checkbox"/> Résidus de l'épuration des gaz d'échappement			

(\*) Non applicable aux ports à passagers/de croisière.

(\*\*) Uniquement lorsque le port de pêche relève de la compétence de l'autorité portuaire et doit donc être inclus dans le plan de gestion portuaire des déchets.

(\*\*\*) Également fût/benne/conteneur sur le quai. Veuillez ajouter une carte indiquant l'emplacement exact des installations.

#### *Liste des installations de réception portuaires disponibles*

Renseignements sur le fournisseur de service	Nom, adresse, téléphone, courriel, site web Type d'installation : <ul style="list-style-type: none"> <li>– camion-citerne/citerne mobile</li> <li>– navire-citerne ou barge</li> <li>– fixe</li> </ul>
Catégories de déchets acceptées	Relevant de l'Annexe I de MARPOL (déchets d'hydrocarbures) <ul style="list-style-type: none"> <li>– eaux de cale polluées par les hydrocarbures</li> <li>– résidus d'hydrocarbures (boues)</li> <li>– eaux de lavage des citernes polluées (résidus)</li> <li>– eaux de ballast polluées</li> <li>– dépôts et boues provenant du nettoyage des citernes</li> <li>– autre</li> </ul>

	<p>Relevant de l'Annexe I de MARPOL (déchets d'hydrocarbures)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– eaux de cale polluées par les hydrocarbures</li> <li>– résidus d'hydrocarbures (boues)</li> <li>– eaux de lavage des citernes polluées (résidus)</li> <li>– eaux de ballast polluées</li> <li>– dépôts et boues provenant du nettoyage des citernes</li> <li>– autre</li> </ul>
	<p>Relevant de l'Annexe IV de MARPOL (eaux usées)</p>
	<p>Relevant de l'Annexe V de MARPOL (ordures)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A. plastiques</li> <li>B. déchets alimentaires</li> <li>C. déchets domestiques</li> <li>D. huile à friture</li> <li>E. cendres de l'incinérateur</li> <li>F. déchets d'exploitation</li> <li>G. carcasses d'animaux</li> <li>H. engins de pêche</li> <li>I. e-déchets</li> <li>J. résidus de cargaison (non nuisibles pour le milieu marin)</li> <li>K. résidus de cargaison (nuisibles pour le milieu marin)</li> </ul>
	<p>Relevant de l'Annexe VI de MARPOL</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– substances appauvrissant la couche d'ozone</li> <li>– résidus du dispositif d'épuration des gaz d'échappement (laveurs de gaz)</li> </ul>
	<p>Convention sur la gestion des eaux de ballast</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– eau de ballast</li> <li>– sédiments des citernes à ballast</li> </ul>
Restrictions ou limitations applicables aux rejets	<p>Volume minimal (m<sup>3</sup>)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Volume maximal (m<sup>3</sup>)</li> <li>– Taux de rejet maximal (m<sup>3</sup>/h)</li> <li>– Autre</li> </ul>
Notes sur la procédure	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Disponibilité de l'installation de réception</li> <li>– Notification préalable : délai minimal requis (heures)</li> <li>– Système de paiement</li> <li>– Renseignements supplémentaires (par exemple, sur le nettoyage)</li> </ul>

## Section 5 : Évaluation des besoins en installations de réception des déchets

Annexe de MARPOL	Catégorie de déchets	Capacité (m <sup>3</sup> )		
		Capacité disponible	Capacité requise	Besoins
Annexe I (Hydrocarbures)	<input type="checkbox"/> Eaux de cale polluées par les hydrocarbures <input type="checkbox"/> Résidus d'hydrocarbures (boues) <input type="checkbox"/> Eaux de lavage des citerne polluées <input type="checkbox"/> Eaux de ballast polluées <input type="checkbox"/> Dépôts et boues provenant du nettoyage des citerne <input type="checkbox"/> Autre (préciser)			
Annexe II Substances liquides nocives (*)	<input type="checkbox"/> Substance de la catégorie X <input type="checkbox"/> Substance de la catégorie Y <input type="checkbox"/> Substance de la catégorie Z <input type="checkbox"/> Autre			
Annexe IV (Eaux usées)	<input type="checkbox"/>			
Annexe V (Ordure)	<input type="checkbox"/> A. Plastiques <input type="checkbox"/> B. Déchets alimentaires <input type="checkbox"/> C. Déchets domestiques (papier/carton, chiffons, verre, objets métalliques, vaisselle, etc.) <input type="checkbox"/> D. Huile à friture <input type="checkbox"/> E. Cendres de l'incinérateur <input type="checkbox"/> F. Déchets d'exploitation <input type="checkbox"/> G. Carcasses d'animaux (*) <input type="checkbox"/> H. Engins de pêche (**) <input type="checkbox"/> I. E-déchets <input type="checkbox"/> J. Résidus de cargaison (nuisibles pour le milieu marin) (*) <input type="checkbox"/> K. Résidus de cargaison (non nuisibles pour le milieu marin) (*)			
Annexe VI (Pollution de l'atmosphère)	<input type="checkbox"/> Substances qui appauvissent la couche d'ozone et équipements contenant de telles substances <input type="checkbox"/> Résidus de l'épuration des gaz d'échappement			

(\*) Non applicable aux ports à passagers/de croisière.

(\*\*) Uniquement lorsque le port de pêche relève de la compétence de l'autorité portuaire et doit donc être inclus dans le plan de gestion portuaire des déchets.

## Section 6 : Notification préalable de livraison de déchets

### Notification préalable de livraison de déchets utilisée dans le port :

- Non
- Oui
  - Modèle de l'OMI pour la notification préalable de livraison de déchets (appendice 2 de la circulaire MEPC.1/Circ.835/Rev.1)
  - Autre (préciser)

### Procédures relatives à l'utilisation de la notification préalable de livraison de déchets :

- Quand ?
- Par qui ?
- De quelle manière ?

## Section 7 : Reçu de livraison de déchets

### Reçu de livraison de déchets utilisé dans le port :

- Non
- Oui
  - Modèle de reçu de l'OMI (appendice 3 de la circulaire MEPC.1/Circ.835/Rev.1)
  - Autre (préciser)

### Procédures relatives à l'utilisation du reçu de livraison de déchets :

- Quand ?
- Par qui ?
- De quelle manière ?

## Section 8 : Dispositif de recouvrement des coûts

Un dispositif de recouvrement des coûts est-il mis en place pour le dépôt des déchets provenant des navires :

- Non
- Oui

Si la réponse est Oui :

Annexe de MARPOL	Catégorie de déchets	Nature du dispositif de recouvrement des coûts		
		Indirect	Direct	Les deux
Annexe I (Hydrocarbures)	<input type="checkbox"/> Eaux de cale polluées par les hydrocarbures <input type="checkbox"/> Résidus d'hydrocarbures (boues) <input type="checkbox"/> Eaux de lavage des citernes polluées <input type="checkbox"/> Eaux de ballast polluées <input type="checkbox"/> Dépôts et boues provenant du nettoyage des citernes <input type="checkbox"/> Autre (préciser)			
Annexe II Substances liquides nocives (*)	<input type="checkbox"/> Substances de la catégorie X <input type="checkbox"/> Substances de la catégorie Y <input type="checkbox"/> Substances de la catégorie Z <input type="checkbox"/> Autre			
Annexe IV (Eaux usées)	<input type="checkbox"/>			
Annexe V (Ordures)	<input type="checkbox"/> A. Plastiques <input type="checkbox"/> B. Déchets alimentaires <input type="checkbox"/> C. Déchets domestiques (papier/carton, chiffons, verre, objets métalliques, vaisselle, etc.) <input type="checkbox"/> D. Huile à friture <input type="checkbox"/> E. Cendres de l'incinérateur <input type="checkbox"/> F. Déchets d'exploitation <input type="checkbox"/> G. Carcasses d'animaux (*) <input type="checkbox"/> H. Engins de pêche (**) <input type="checkbox"/> I. E-déchets <input type="checkbox"/> J. Résidus de cargaison (nuisibles pour le milieu marin) (*) <input type="checkbox"/> K. Résidus de cargaison (non nuisibles pour le milieu marin) (*)			
Annexe VI (Pollution de l'atmosphère)	<input type="checkbox"/> Substances qui appauvrisent la couche d'ozone et équipements contenant de telles substances <input type="checkbox"/> Résidus de l'épuration des gaz d'échappement			

(\*) Non applicable aux ports à passagers/de croisière.

(\*\*) Uniquement lorsque le port de pêche relève de la compétence de l'autorité portuaire et doit donc être inclus dans le plan de gestion portuaire des déchets.

**Description détaillée du fonctionnement de la redevance :**

**Section 9 : Consultation avec les parties prenantes**

**Présentation des parties prenantes consultées pour l'élaboration du présent plan :**

**Les consultations avec les parties prenantes ont été menées :**

- par le biais de réunions
- au moyen d'une procédure écrite
- en associant des réunions et une procédure écrite
- autre (préciser)

**Section 10 : Notification des inadéquations présumées des installations**

**Les cas d'inadéquations présumées des installations peuvent être signalés :**

- à la personne ayant été désignée comme point de contact par le port (+ ajouter coordonnées)
- en utilisant la procédure et le format prévus par l'OMI (se reporter au *Guide récapitulatif à l'intention des fournisseurs et des utilisateurs d'installations de réception portuaires* (MEPC.1/Circ. 834/Rev.1))
- autre (préciser) :

## Annexe 2 Modèle de plan de gestion portuaire des déchets pour les ports de pêche

### Section 1 : Identification du port

Nom du port :

Adresse :

Coordonnées géographiques :

**Type de port (plusieurs choix possibles) :**

- port de commerce maritime
- port à passagers
- port de croisière
- ports de pêche
- port de plaisance/marina
- autre (préciser)

### Section 2 : Objectif du plan de gestion portuaire des déchets

Le plan de gestion portuaire des déchets a pour objectif général d'améliorer la disponibilité, le caractère adéquat et l'utilisation des installations de réception pour les déchets qui proviennent des navires faisant habituellement escale dans le port, afin de protéger le milieu marin en réduisant les déchets que les navires rejettent en mer, y compris les résidus de cargaison.

Ses objectifs sont les suivants :

- Réduire les rejets illicites de déchets par les navires ;
- Garantir qu'il est satisfait aux obligations légales en matière de gestion des déchets ;
- Procéder à des consultations avec les usagers du port, les agents maritimes, les exploitants, les prestataires de services de gestion des déchets et les instances chargée de la réglementation lors de l'élaboration et de la mise en œuvre des stratégies et mesures relatives à la gestion des déchets ;
- Limiter la production de déchets dans la mesure du possible ; et
- Réutiliser ou recycler les déchets dans la mesure du possible.

### Section 3 : Champ d'application du plan de gestion portuaire des déchets

**Navires faisant escale au port visé par ce plan (plusieurs choix possibles) :**

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> navires de mer<br><input type="checkbox"/> navigation fluviale<br><input type="checkbox"/> les deux | <input type="checkbox"/> transports maritimes internationaux<br><input type="checkbox"/> transports maritimes domestiques<br><input type="checkbox"/> les deux |
|--|--|

**Types de navires :**

- navires de pêche
  - pêche commerciale
  - pêche de loisir
  - autre (préciser)
- autre (préciser)

**Existe-t-il des zones dans le port qui ne relèvent pas de la compétence des autorités portuaires :**

- non
- autre (préciser)

### Section 4 : Présentation des installations de réception des déchets disponibles

Des installations de réception portuaires sont mises à disposition pour les catégories de déchets suivantes (plusieurs choix possibles) :

Annexe de MARPOL	Catégorie de déchets	Types d'installations		
		Camion	Barge	Fixe (***)
Annexe I (Hydrocarbures)	<input type="checkbox"/> Eaux de cale polluées par les hydrocarbures <input type="checkbox"/> Résidus d'hydrocarbures (boues) <input type="checkbox"/> Autre (préciser)			
Annexe V (Ordures)	<input type="checkbox"/> A. Plastiques <input type="checkbox"/> B. Déchets alimentaires <input type="checkbox"/> C. Déchets domestiques (papier/carton, chiffons, verre, objets métalliques, vaisselle, etc.) <input type="checkbox"/> D. Huile à friture <input type="checkbox"/> F. Déchets d'exploitation <input type="checkbox"/> H. Engins de pêche <input type="checkbox"/> I. E-déchets			

(\*\*) Également fût/benne/conteneur sur le quai. Ajouter une carte indiquant l'emplacement exact des installations.

*Liste des installations disponibles*

Renseignements sur le fournisseur de service	<p>Nom, adresse, téléphone, courriel, site web</p> <p>Type d'installation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– camion-citerne/citerne mobile</li> <li>– navire-citerne ou barge</li> <li>– fixe</li> </ul>
Catégories de déchets acceptées	<p>Relevant de l'Annexe I de MARPOL (déchets d'hydrocarbures)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– eaux de cale polluées par les hydrocarbures</li> <li>– résidus d'hydrocarbures (boues)</li> <li>– autre</li> </ul>
	<p>Relevant de l'Annexe V de MARPOL (ordures)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A. Plastiques</li> <li>B. Déchets alimentaires</li> <li>C. Déchets domestiques</li> <li>D. Huile à friture</li> <li>E. Cendres de l'incinérateur</li> <li>F. Déchets d'exploitation</li> <li>H. Engins de pêche</li> <li>I. E-déchets</li> </ul>
Restrictions ou limitations applicables aux rejets	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Volume minimal (m<sup>3</sup>)</li> <li>– Volume maximal (m<sup>3</sup>)</li> <li>– Taux de rejet maximal (m<sup>3</sup>/h)</li> <li>– Autre</li> </ul>
Notes sur la procédure	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Disponibilité de l'installation de réception</li> <li>– Notification préalable : délai minimal requis (heures)</li> <li>– Système de paiement</li> <li>– Renseignements supplémentaires (par exemple, sur le nettoyage)</li> </ul>

## Section 5 : Évaluation des besoins en installations de réception des déchets

Annexe de MARPOL	Catégorie de déchets	Capacité (m <sup>3</sup> )		
		Capacité disponible	Capacité requise	Besoins
Annexe I (Hydrocarbures)	<input type="checkbox"/> Eaux de cale polluées par les hydrocarbures <input type="checkbox"/> Résidus d'hydrocarbures (boues) <input type="checkbox"/> Autre (préciser)			
Annexe V (Ordures)	<input type="checkbox"/> A. Plastiques <input type="checkbox"/> B. Déchets alimentaires <input type="checkbox"/> C. Déchets domestiques (papier/carton, chiffons, verre, objets métalliques, vaisselle, etc.) <input type="checkbox"/> D. Huile à friture <input type="checkbox"/> F. Déchets d'exploitation <input type="checkbox"/> H. Engins de pêche <input type="checkbox"/> I. E-déchets			

## Section 6 : Dispositif de recouvrement des coûts

Un dispositif de recouvrement des coûts est-il mis en place pour le dépôt des déchets provenant des navires :

- Non
- Oui

Si la réponse est Oui :

Annexe de MARPOL	Catégorie de déchets	Nature du dispositif de recouvrement des coûts		
		Indirect	Direct	Les deux
Annexe I (Hydrocarbures)	<input type="checkbox"/> Eaux de cale polluées par les hydrocarbures <input type="checkbox"/> Résidus d'hydrocarbures (boues) <input type="checkbox"/> Autre (préciser)			
Annexe V (Ordures)	<input type="checkbox"/> A. Plastiques <input type="checkbox"/> B. Déchets alimentaires <input type="checkbox"/> C. Déchets domestiques (papier/carton, chiffons, verre, objets métalliques, vaisselle, etc.) <input type="checkbox"/> D. Huile à friture <input type="checkbox"/> F. Déchets d'exploitation <input type="checkbox"/> H. Engins de pêche <input type="checkbox"/> I. E-déchets			

*Description détaillée du fonctionnement de la redevance :*

## **Section 7 : Consultation avec les parties prenantes**

**Présentation des parties prenantes consultées pour l'élaboration du présent plan :**

**Les consultations avec les parties prenantes ont été menées :**

- par le biais de réunions
- au moyen d'une procédure écrite
- en associant des réunions et une procédure écrite
- autre (préciser) :

## **Section 8 : Notification des inadéquations présumées des installations**

**Les cas d'inadéquations présumées des installations peuvent être signalés :**

- à la personne ayant été désignée comme point de contact par le port (+ ajouter les coordonnées)
- en utilisant la procédure et le modèle prévus par l'OMI (se reporter au *Guide récapitulatif à l'intention des fournisseurs et des utilisateurs d'installations de réception portuaires* (MEPC.1/Circ. 834/Rev.1))
- autre (préciser) :

## Annexe 3 Modèle de plan de gestion portuaire des déchets pour les ports de plaisance

### Section 1 : Identification du port

Nom du port :

Adresse :

Coordonnées géographiques :

#### Type de port (plusieurs choix possibles) :

- port de commerce maritime
- port à passagers
- port de croisière
- port de pêche
- port de plaisance/marina
- autre (préciser)

### Section 2 : Objectif du plan de gestion portuaire des déchets

Le plan de gestion portuaire des déchets a pour objectif général d'améliorer la disponibilité, le caractère adéquat et l'utilisation des installations de réception pour les déchets qui proviennent des navires faisant habituellement escale dans le port, afin de protéger le milieu marin en réduisant les déchets que les navires rejettent en mer, y compris les résidus de cargaison.

Ses objectifs sont les suivants :

- Réduire les rejets illicites de déchets par les navires ;
- Garantir qu'il est satisfait aux obligations légales en matière de gestion des déchets ;
- Procéder à des consultations avec les usagers du port, les agents maritimes, les exploitants, les prestataires de services de gestion des déchets et les instances chargée de la réglementation lors de l'élaboration et de la mise en œuvre des stratégies et mesures relatives à la gestion des déchets ;
- Limiter la production de déchets dans la mesure du possible ; et
- Réutiliser ou recycler les déchets dans la mesure du possible.

### Section 3 : Champ d'application du plan de gestion portuaire des déchets

<b>Navires faisant escale au port visé par ce plan (plusieurs choix possibles) :</b>	
<input type="checkbox"/> navires de mer	<input type="checkbox"/> transports maritimes internationaux
<input type="checkbox"/> navigation fluviale	<input type="checkbox"/> transports maritimes domestiques
<input type="checkbox"/> les deux	<input type="checkbox"/> les deux
<b>Types de navires :</b>	
<input type="checkbox"/> bateaux de plaisance	
<input type="checkbox"/> voiliers	
<input type="checkbox"/> yachts motorisés	
<input type="checkbox"/> autre (préciser)	
<input type="checkbox"/> autres navires (préciser)	
<b>Existe-t-il des zones dans le port qui ne relèvent pas de la compétence des autorités portuaires :</b>	
<input type="checkbox"/> non	
<input type="checkbox"/> autre (préciser)	

### Section 4 : Présentation des installations de réception des déchets disponibles

Des installations de réception portuaires sont mises à disposition pour les catégories de déchets suivantes (plusieurs choix possibles) :

Annexe de MARPOL	Catégorie de déchets	Types d'installations		
		Camion	Barge	Fixe (***)
Annexe I (Hydrocarbures)	<input type="checkbox"/> Eaux de cale polluées par les hydrocarbures <input type="checkbox"/> Autre (préciser)			
Annexe IV (Eaux usées)	<input type="checkbox"/> Eaux usées <input type="checkbox"/> Eaux usées provenant de toilettes chimiques			
Annexe V (Ordures)	<input type="checkbox"/> A. Plastiques <input type="checkbox"/> B. Déchets alimentaires <input type="checkbox"/> C. Déchets domestiques (papier/carton, chiffons, verre, objets métalliques, vaisselle, etc.) <input type="checkbox"/> D. Huile à friture <input type="checkbox"/> F. Déchets d'exploitation <input type="checkbox"/> I. E-déchets			

(\*\*) Également fût/benne/conteneur sur le quai. Ajouter une carte indiquant l'emplacement exact des installations.

*Liste des installations de réception portuaire disponibles :*

Renseignements sur le fournisseur de service	<p>Nom, adresse, téléphone, courriel, site web</p> <p>Type d'installation:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– camion-citerne/citerne mobile</li> <li>– navire-citerne ou barge</li> <li>– fixe</li> </ul>
Catégories de déchets acceptées	<p>Relevant de l'Annexe I de MARPOL (déchets d'hydrocarbures)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– eaux de cale polluées par les hydrocarbures</li> <li>– résidus d'hydrocarbures (boues)</li> <li>– autre</li> </ul>
	<p>Annexe IV de MARPOL (eaux usées)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– eaux usées</li> <li>– eaux usées provenant de toilettes chimiques</li> </ul>
	<p>Relevant de l'Annexe V de MARPOL (ordures)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A. Plastiques</li> <li>B. Déchets alimentaires</li> <li>C. Déchets domestiques</li> <li>D. Huile à friture</li> <li>I. E-déchets</li> </ul>
Restrictions ou limitations applicables aux rejets	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Volume minimal (m<sup>3</sup>)</li> <li>– Volume maximal (m<sup>3</sup>)</li> <li>– Taux de rejet maximal (m<sup>3</sup>/h)</li> <li>– Autre</li> </ul>
Notes sur la procédure	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Disponibilité de l'installation de réception</li> <li>– Notification préalable : délai minimal requis (heures)</li> <li>– Système de paiement</li> <li>– Renseignements supplémentaires (par exemple, sur le nettoyage)</li> </ul>

## Section 5 : Évaluation des besoins en installations de réception des déchets

MARPOL Annex Annexe de MARPOL	Catégorie de déchets	Capacité (m <sup>3</sup> )		
		Capacité disponible	Capacité requise	Besoins
Annexe I (Hydrocarbures)	<input type="checkbox"/> Eaux de cale polluées par les hydrocarbures <input type="checkbox"/> Résidus d'hydrocarbures (boues) <input type="checkbox"/> Autre (préciser)			
Annexe V (Ordure)	<input type="checkbox"/> A. Plastiques <input type="checkbox"/> B. Déchets alimentaires <input type="checkbox"/> C. Déchets domestiques (papier/carton, chiffons, verre, objets métalliques, vaisselle, etc.) <input type="checkbox"/> D. Huile à friture <input type="checkbox"/> I. E-déchets			

## Section 6 : Dispositif de recouvrement des coûts

Un dispositif de recouvrement des coûts est-il mis en place pour le dépôt des déchets provenant des navires :

- Non
- Oui

Si la réponse est Oui :

Annexe de MARPOL	Catégorie de déchets	Nature du dispositif de recouvrement des coûts		
		Indirect	Direct	Les deux
Annexe I (Hydrocarbures)	<input type="checkbox"/> aux de cale polluées par les hydrocarbures <input type="checkbox"/> Résidus d'hydrocarbures (boues) <input type="checkbox"/> Autre (préciser)			
Annexe V (Ordure)	<input type="checkbox"/> A. Plastiques <input type="checkbox"/> B. Déchets alimentaires <input type="checkbox"/> C. Déchets domestiques (papier/carton, chiffons, verre, objets métalliques, vaisselle, etc.) <input type="checkbox"/> D. Huile à friture <input type="checkbox"/> F. Déchets d'exploitation <input type="checkbox"/> I. E-déchets			

*Description détaillée du fonctionnement de la redevance :*

## Section 7 : Consultation avec les parties prenantes

**Présentation des parties prenantes consultées pour l'élaboration du présent plan :**

**Les consultations avec les parties prenantes ont été menées :**

- par le biais de réunions
- au moyen d'une procédure écrite
- en associant des réunions et une procédure écrite
- autre (préciser) :

## Section 8 : Notification des inadéquations présumées des installations

**Les cas d'inadéquations présumées des installations peuvent être signalés :**

- à la personne ayant été désignée comme point de contact par le port (+ ajouter les coordonnées)
- en utilisant la procédure et le modèle prévus par l'OMI (se reporter au *Guide récapitulatif à l'intention des fournisseurs et des utilisateurs d'installations de réception portuaires* (MEPC.1/Circ. 834/Rev.1))
- autre (préciser) :

## Annexe 4 Questionnaire d'évaluation préalable pour les ports de commerce maritimes

### 1 Activités et trafic dans le port

Indiquez le **nombre de navires** ayant fait escale au cours de l'année précédente (à l'exclusion des navires qui appartiennent au port) et décrire l'évolution du trafic **prévue** pour les cinq prochaines années :

Type de navire	Nb d'escales l'année précédente	Évolution estimée du trafic (augmentation ou diminution en %) dans les cinq prochaines années
Vraquier		
Conteneur		
Roulier		
Transbordeur/navire à passagers (à l'exclusion des navires de croisière)		
Navire de croisière		
Pétrolier		
Chimiquier/transporteur de produits		
GNL/GPL		
Navire/barge de ravitaillement		
MODU (unité mobile de forage au large)		
Autre		

Indiquer brièvement quels sont les ports d'escale **précédents** et suivants (les cinq premiers) :

Port précédent	Nombre d'escales	Port suivant	Nombre d'escales
1.		1.	
2.		2.	
3.		3.	
4.		4.	
5.		5.	

Donner un aperçu de la répartition (pourcentage % par rapport au total) des **cargaisons traitées au cours de l'année précédente** et fournir des **prévisions** pour les cinq prochaines années :

Type de cargaison	Quantité totale traitée par le port (année précédente)	Évolution estimée des quantités (augmentation ou diminution en %) dans les cinq prochaines années
Conteneurs		
Vrac sec		
Vrac liquide (hydrocarbures)		
Vrac liquide (produits chimiques)		
Autre		

Donner un aperçu du tonnage en jauge brute des navires faisant **escale**, par type de navire :

	< 5000 Jb	5000 – 9.999 Jb	10.000 – 14.999 Jb	15.000 – 19.999 Jb	20.000 – 24.999 Jb	25.000 – 29.999 Jb	30.000 – 69.000 Jb	> 70.000 Jb
Conteneur								
Vrac sec								
Vrac liquide (hydro-carbures)								
Vrac liquide (produits chimiques)								
Croisière								
Autre								

Confirmer le type d'activités portuaires :

Type	Oui (O) ou Non (N)
Terminal vaurquier	
Terminal à conteneurs	
Terminal roulier	
Terminal transbordeur/croisière/passagers	
Hydrocarbures/produits pétroliers (chargement/déchargement)	
Produits chimiques	
Terminal gazier	
Zone de mouillage	
Autre (préciser)	

## 2 Types de déchets acceptés par le port

Confirmer les **types de déchets acceptés** par le port :

Type	Oui (O) ou Non (N)	Si uniquement des sous-catégories spécifiques sont acceptées ou refusées, préciser
Déchets d'hydrocarbures provenant de la salle des machines (Annexe I de MARPOL)		
Résidus de cargaisons d'hydrocarbures (Annexe I de MARPOL)		
Substances nocives (Annexe II de MARPOL)		
Eaux usées (Annexe IV de MARPOL)		
Ordures (Annexe V de MARPOL)		
Déchets soumis à quarantaine/de restauration		
Résidus de cargaisons de vrac sec, y compris sous forme liquide (Annexe V de MARPOL)		
Substances qui appauvrisent la couche d'ozone (Annexe VI de MARPOL)		

Type	Oui (O) ou Non (N)	Si uniquement des sous-catégories spécifiques sont acceptées ou refusées, préciser
Déchets provenant des épurateurs (Annexe VI de MARPOL)		
Autre (préciser)		

### 3 Installations de réception des déchets disponibles dans le port pour chaque type de déchets

Indiquer le **nombre** total d'installations disponibles dans le port, ainsi que les propriétaires des installations portuaires de réception, de traitement et d'élimination ci-après :

Installations	Type de déchets	Nombre total d'installations disponibles	Exploitants privés externes	Autorité portuaire
<b>Collecte</b>	Déchets d'hydrocarbures			
	Eaux usées			
	Ordure			
	Autres déchets, y compris résidus de cargaison			
<b>Traitement</b>	Déchets d'hydrocarbures			
	Eaux usées			
	Ordure			
	Autres déchets, y compris résidus de cargaison			
<b>Élimination ultime</b>	Déchets d'hydrocarbures			
	Eaux usées			
	Ordure			
	Autres déchets, y compris résidus de cargaison			

Indiquer la **méthode de collecte** pour les types de déchets suivants, et pour chacun d'eux, préciser la capacité de collecte (en m<sup>3</sup>) :

Type de déchets	barge	camion	pompage direct	benne/conteneur	autre
Eaux de cale polluées par les hydrocarbures (Annexe I de MARPOL)					
Résidus d'hydrocarbures (boues)					
Eaux de lavage des citernes polluées par les hydrocarbures					
Eaux de ballast polluées (Annexe I de MARPOL)					
Dépôts et boues provenant du nettoyage des citernes (Annexe I de MARPOL)					
Autre (Annexe I de MARPOL)					
Substances nocives (Annexe II de MARPOL)					

Type de déchets	barge	camion	pompage direct	benne/conteneur	autre
Catégorie X					
Catégorie Y					
Catégorie Z					
Autres substances					
Eaux usées (Annexe IV de MARPOL)					
Ordures (Annexe V de MARPOL)					
A. Plastiques					
B. Déchets alimentaires					
C. Déchets domestiques					
E. Huile à friture					
F. Déchets d'exploitation					
G. Carcasses d'animaux					
H. Engins de pêche					
I. E-déchets					
J. Résidus de cargaison (nuisibles pour le milieu marin)					
K. Résidus de cargaison (non nuisibles pour le milieu marin)					
Déchets soumis à quarantaine					
Substances appauvrissant la couche d'ozone (Annexe VI de MARPOL)					
Déchets provenant des épurateurs (Annexe VI de MARPOL)					
Autre (préciser)					

Confirmer l'emplacement des sites de **traitement** :

	Oui (O) ou Non (N)
<b>Installations dans l'enceinte du port</b>	
Déchets d'hydrocarbures	
Eaux usées	
Ordures	
Autres (préciser)	
<b>Installations en dehors du port</b>	
Déchets d'hydrocarbures	
Eaux usées	
Ordures	
<b>Autres (préciser)</b>	

Existe-t-il à proximité du port des installations pour le traitement des déchets industriels et/ou ménagers produits à terre ? Si la réponse est oui, préciser.

	Oui (O) ou Non (N)
Usines d'incinération	
Fours à ciment	
Installation de traitement des eaux usées	
Sites d'enfouissement	
Autre	

#### 4 Déchets et résidus de cargaison provenant des navires - notifiés et effectivement déposés

Indiquer les volumes de déchets qui ont été livrés dans le port au cours des cinq dernières années, en précisant (si possible) les volumes qui ont été effectivement déposés et les volumes prévus conformément au formulaire de notification préalable.

Déchets d'exploitation des navires		A-5	A-4	A-3	A-2	A-1
<b>Annexe I</b> Résidus d'hydrocarbures (eaux de cale, boues et autres résidus d'hydrocarbures) provenant de la salle des machines, m <sup>3</sup>	Sur le formulaire de notification préalable					
	Effectivement déposés					
<b>Annexe IV</b> Eaux usées, m <sup>3</sup>	Sur le formulaire de notification préalable					
	Effectivement déposés					
<b>Annexe V</b> Tous les déchets relevant de l'Annexe V, y compris les ordures (à l'exclusion des résidus de cargaison), en tonnes ou en m <sup>3</sup> (préciser)	Sur le formulaire de notification préalable					
	Effectivement déposés					
<b>Annexe VI</b> (en m <sup>3</sup> )	Substances appauvrissant la couche d'ozone déposées					
	Déchets des laveurs de gaz déposés					

Résidus de cargaison		A-5	A-4	A-3	A-2	A-1
<b>Annexe I</b> Résidus d'hydrocarbures (eaux de ballast polluées et eaux de lavage), m <sup>3</sup>	Sur le formulaire de notification préalable					
	Effectivement déposés					
<b>Annexe II</b> Subst. liquide NO <sub>x</sub> , m <sup>3</sup>	Sur le formulaire de notification préalable					
	Effectivement déposés					
<b>Annexe V</b> Résidus de cargaisons de vrac sec, y compris sous forme liquide, par ex. eau de lavage des cales, m <sup>3</sup>	Sur le formulaire de notification préalable					
	Effectivement déposés					

## 5 Procédure de notification préalable de livraison de déchets

Lorsque le port applique cette méthode

Questions	Réponses
Modèle de notification utilisé : <ul style="list-style-type: none"> <li>– OMI (formulaire de notification préalable de livraison de déchets)</li> <li>– Autre</li> </ul>	
Qui reçoit la notification de livraison des navires en escale/agents maritimes ?	
Qui délivre le reçu après réception des déchets provenant des navires ?	
La notification de livraison est-elle obligatoire pour tous les navires en escale ?	
Exemptions (quels navires sont exemptés de la notification de livraison) - combien ?	
Copie du formulaire de notification de livraison de déchets (joindre un formulaire ou fournir un lien lorsqu'il est différent du modèle qui figure à l'annexe II de la Directive)	
Formulaire de notification reçu par e-mail, fax (préciser)	
Existe-t-il des moyens électroniques permettant d'insérer les renseignements communiqués directement dans le système (sous forme numérique) ?	
Fonctions du formulaire de notification (préciser) : <ul style="list-style-type: none"> <li>– Préparation du transfert des déchets</li> <li>– Suivi</li> <li>– Facturation</li> <li>– Statistiques</li> <li>– Envoi de données</li> <li>– Autre</li> </ul>	

## 6 Dispositif de redevance portuaire sur les déchets

Le cas échéant, préciser **comment** fonctionne le **dispositif de redevance** mis en place, et **qui** en est responsable :

Fonctionnement du dispositif de redevance sur les déchets	Préciser qui est responsable
Redevance indirecte	
Redevance directe	
Frais supplémentaires	

Indiquer/confirmer la méthode utilisée pour le **calcul des frais** :

Méthode	
En fonction de la jauge brute	<input type="checkbox"/>
Type de navire	<input type="checkbox"/>
Autre (préciser)	<input type="checkbox"/>

Confirmer le **mode de paiement (collecte) de la redevance** sur les déchets :

Perçue entièrement via les droits portuaires appliqués par le port (pas de redevance séparée)	<input type="checkbox"/>
Redevance perçue séparément par le port	<input type="checkbox"/>
Directement entre l'entreprise chargée des déchets et l'agent maritime	<input type="checkbox"/>
Autre (préciser)	<input type="checkbox"/>

Indiquer quelles **catégories de déchets** sont incluses dans la **redevance indirecte** pour les déchets (le cas échéant) :

Annexe I de MARPOL	Résidus d'hydrocarbures provenant des locaux de machines	<input type="checkbox"/>
	Autres résidus d'hydrocarbures	<input type="checkbox"/>
Annexe V de MARPOL	Plastiques	<input type="checkbox"/>
	Déchets alimentaires	<input type="checkbox"/>
	Déchets domestiques	<input type="checkbox"/>
	Huile à friture	<input type="checkbox"/>
	Déchets d'exploitation	<input type="checkbox"/>
	Engins de pêche	<input type="checkbox"/>
	E-déchets	<input type="checkbox"/>
Autres déchets (préciser)		<input type="checkbox"/>

Préciser s'il existe des **limites applicables aux volumes** dans le cadre de la redevance indirecte sur les déchets payée ou si la redevance permet le dépôt de volumes illimités ?

Limites applicables aux volumes avec la redevance indirecte	Limites (en m <sup>3</sup> ou en tonne)
Déchets d'exploitation des navires <ul style="list-style-type: none"> <li>– Résidus d'hydrocarbures provenant des locaux de machines</li> <li>– Eaux usées</li> <li>– Déchets (déchets dangereux ou non)</li> <li>– Déchets relevant de l'Annexe VI de MARPOL (substances appauvrissant la couche d'ozone/rejets des laveurs de gaz)</li> </ul> Autre (préciser)	

Préciser si des **frais supplémentaires** sont appliqués (par exemple, service en dehors des heures d'ouverture, les week-ends, les jours fériés, pour les déchets non triés ou mal triés, lorsque le débit de pompage est faible, etc.) :

Frais supplémentaires	Préciser
Service en dehors des heures d'ouverture	<input type="checkbox"/>
Tri non conforme aux indications	<input type="checkbox"/>
Capacité de pompage insuffisante	<input type="checkbox"/>
Dépôt de déchets supplémentaire et au-delà des volumes acceptés dans le cadre de la redevance indirecte	<input type="checkbox"/>
Autre	<input type="checkbox"/>

Indiquer si des **remises** sont prévues pour les **navires "verts"** dans le dispositif de redevance (par exemple, équipement à bord pour la réduction des déchets, traitement des déchets à bord, systèmes de gestion, etc.) :

Remise sur la redevance sur les déchets	Oui (O) ou Non (N)
Équipement à bord pour la réduction des déchets	
Traitement des déchets à bord	
Systèmes de gestion des déchets	
Autre	

Indiquer des **exemptions** sont prévues pour les navires faisant escale fréquemment et régulièrement (par exemple, les transbordeurs et/ou navires affectés à une ligne). Dans l'affirmative, quelles sont les critères qui permettent de déterminer si le navire fait escale "fréquemment et régulièrement" (par exemple, le navire doit faire escale dans le port au moins une fois toutes les deux semaines) ?

## 7 Suivi, contrôle et inspection

Description du système mis en place pour le suivi, le contrôle et l'inspection (à savoir, personnes responsables, tâches exécutées, y a-t-il des moyens informatiques ?) :

Indiquer quelle est **l'autorité responsable** (traitement des déchets provenant des navires/conformité) pour les domaines suivants :

Domaine	Autorité responsable
Application	
Contrôle	
Suivi	

Ajouter une brève description des procédures suivies :

Domaine	Procédures
Application	
Contrôle	
Suivi	

## 8 Autres observations

S'il y a lieu, ajouter des observations.

## Annexe 5 Questionnaire d'évaluation préalable pour les ports de pêche

### 1 Trafic

Indiquer le nombre de navires, et leurs dimensions, ayant fait escale au cours de l'année précédente, et décrire l'évolution du trafic prévue pour les cinq prochaines années :

Type de navires de pêche	Dimensions (selon la jauge brute, longueur, puissance du moteur, etc.)	Nb d'escales l'année précédente	Évolution estimée du trafic (augmentation ou diminution en %) dans les cinq prochaines années
Navires de dimensions faibles			
Navires de dimensions modérées			
Navires de grandes dimensions			

### 2 Types de déchets acceptés par le port

Confirmer les **types de déchets** acceptés par le port :

Type	Oui (O) ou Non (N)
Annexe I de MARPOL	Déchets d'hydrocarbures provenant de la salle des machines
Annexe IV de MARPOL	Eaux usées
Annexe V de MARPOL	Plastiques
	Déchets alimentaires
	Déchets domestiques
	Huile à friture
	Déchets d'exploitation
	Engins de pêche
	E-déchets
Autre (préciser)	

### 3 Installations de réception des déchets disponibles dans le port pour chaque type de déchets

Indiquer le **nombre** total d'installations disponibles dans le port pour la réception, le traitement et l'élimination ultime :

Installations	Type de déchets	Nombre total d'installations disponibles
Collecte	Déchet d'hydrocarbures	
	Plastiques	
	Déchets alimentaires	
	Déchets domestiques	
	Huile à friture	
	Déchets d'exploitation	
	Engins de pêche	
	Déchets d'équipements électriques et électroniques	
	Autre (préciser)	
Traitement	Déchet d'hydrocarbures	
	Plastiques	
	Déchets alimentaires	
	Déchets domestiques	
	Huile à friture	
	Déchets d'exploitation	
	Engins de pêche	
	E-déchets	
	Autre (préciser)	
Élimination ultime	Déchet d'hydrocarbures	
	Plastiques	
	Déchets alimentaires	
	Déchets domestiques	
	Huile à friture	
	Déchets d'exploitation	
	Engins de pêche	
	E-déchets	

Indiquer la **méthode de collecte** pour les types de déchets suivants, et pour chacun d'eux, préciser la capacité de collecte (en m<sup>3</sup>) :

Type de déchets	barge	camion	pompage direct	bennes/conteneur	autre
Eaux de cale polluées par les hydrocarbures (Annexe I de MARPOL)					
Autre (Annexe I de MARPOL)					
Ordures (Annexe V de MARPOL)					
A. Plastiques					
B. Déchets alimentaires					
C. Déchets domestiques					
E. Huile à friture					
F. Déchets d'exploitation					
G. Carcasses d'animaux					
H. Engins de pêche					
I. E-déchets					
Autre (préciser)					

#### 4 Dispositif de redevance portuaire sur les déchets

Le cas échéant, préciser **comment** fonctionne le **dispositif de redevance** mis en place, et **qui en est responsable** :

Fonctionnement du dispositif de redevance sur les déchets	Personnes responsables
Redevance indirecte :	
Redevance directe :	
Frais supplémentaires :	

Confirmer le mode de paiement (collecte) de la redevance sur les déchets :

Perçue entièrement via les droits portuaires appliqués par le port (pas de redevance séparée)	<input type="checkbox"/>
Redevance perçue séparément par le port	<input type="checkbox"/>
Directement entre l'entreprise chargée des déchets et l'agent maritime	<input type="checkbox"/>
Autre (préciser)	<input type="checkbox"/>

Indiquer quelles catégories de déchets sont **incluses** dans la **redevance indirecte** pour les déchets (le cas échéant) :

Annexe I de MARPOL	Résidus d'hydrocarbures provenant des locaux de machines	<input type="checkbox"/>
	Autres résidus d'hydrocarbures	<input type="checkbox"/>
Annexe V de MARPOL	Plastiques	<input type="checkbox"/>
	Déchets alimentaires	<input type="checkbox"/>
	Déchets domestiques	<input type="checkbox"/>
	Huile à friture	<input type="checkbox"/>
	Déchets d'exploitation	<input type="checkbox"/>
	Engins de pêche	<input type="checkbox"/>
	E-déchets	<input type="checkbox"/>
Autres déchets (préciser)		<input type="checkbox"/>

Préciser s'il existe des **limitations applicables aux volumes** dans le cadre de la **redevance indirecte sur les déchets** payée ou si la redevance permet le dépôt de volumes illimités ?

Limites applicables aux volumes avec la redevance indirecte	Limites (en m <sup>3</sup> ou en tonne)
Résidus d'hydrocarbures provenant des locaux de machines	
Autres résidus d'hydrocarbures	
Plastiques	
Déchets alimentaires	
Déchets domestiques	
Huile à friture	
Déchets d'exploitation	
Autre (préciser)	

Préciser si des **frais supplémentaires** sont appliqués (par exemple, service en dehors des heures d'ouverture, les week-ends, les jours fériés, pour les déchets non triés ou mal triés, lorsque le débit de pompage est faible, etc.) :

Frais supplémentaires	Préciser
Service en dehors des heures d'ouverture	<input type="checkbox"/>
Tri non conforme aux directives	<input type="checkbox"/>
Capacité de pompage insuffisante	<input type="checkbox"/>
Dépôt de déchets supplémentaires et au-delà des quantités acceptées dans le cadre de la redevance indirecte	<input type="checkbox"/>
Autre	<input type="checkbox"/>

## 5 Suivi, contrôle et inspection

Description du système mis en place pour le suivi, le contrôle et l'inspection (à savoir, personnes responsables, tâches exécutées, y a-t-il des moyens informatiques ?):

Indiquer quelle est **l'autorité responsable** (traitement des déchets provenant des navires/conformité) pour les tâches suivantes :

Domaines	Autorité responsable
Application	
Contrôle	
Suivi	

## 6 Autres observations

S'il y a lieu, ajouter des observations.





Ce document servant de guide fait partie de la série des outils de connaissance GloLitter. Le projet de partenariats GloLitter est mis en œuvre par l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO). Le projet GloLitter aide les pays en développement à réduire les déchets plastiques marins provenant des secteurs du transport maritime et de la pêche.