

# **Installations de réception portuaires**

**Synthèse des activités  
du REMPEC dans la  
région de la mer  
Méditerranée**

**Malte  
2006**

Les désignations employées et la présentation du contenu de cette publication n'impliquent pas l'expression d'une quelconque opinion de la part de la Communauté européenne (CE), de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE), du Plan d'Action pour la Méditerranée (PAM), ou du Centre Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence contre le Pollution Marine Accidentelle (REMPEC) concernant le statut juridique de tout État, Territoire, ville ou secteur, ou de leurs autorités, ou concernant la délimitation de leurs frontières.

© REMPEC, 2006

Traduit de l'anglais par R. Titouah (M.A./Ling. ; AITC) – ITA Ltd Malte  
Imprimé par Progress Press, La Valette, Malte

Conception par Ġorġ Mallia, Malte

## Présentation de la publication

La présente publication expose les résultats de plusieurs activités conduites par le Centre Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence contre le Pollution Marine Accidentelle (REMPEC) en matière d'installations de réception portuaires et en particulier les résultats d'un projet d'aide technique sur les "Installations de réception portuaires pour la collecte des ordures de navire, des eaux de cale et des résidus d'hydrocarbures" financé par la Communauté européenne, via le fonds MEDA, et mis en oeuvre par le Centre entre 2002 et 2004.

Le Projet couvrait dix pays bénéficiaires du fonds MEDA, à savoir l'Algérie, Chypre, l'Egypte, Israël, le Liban, Malte, le Maroc, la Tunisie, la Turquie et la Syrie. Le déroulement du Projet a consisté en plusieurs activités, qui incluaient une évaluation de la situation existante et des besoins relatifs à l'équipement des ports en installations de réception portuaires, des recommandations pour des solutions optimales et la production de dessins normalisés et de spécifications.

L'approche qui a été développée dans le Projet MEDA afin de pallier au manque d'équipement en installations de réception portuaires a été reproduite, autant que possible, dans d'autres Etats côtiers méditerranéens qui ne bénéficiaient pas du dit Projet, à savoir l'Albanie, la Croatie et la Slovénie, quelques ports de la Libye, ainsi que la Jordanie, suite à une demande spécifique. Des activités semblables sont également planifiées par le REMPEC en Serbie- Monténégro.



## Table des matières

1.	La Convention MARPOL et la protection de la mer Méditerranée contre la pollution provenant des navires.....	7
1.1	La mer Méditerranée: une zone spéciale aux termes de la Convention MARPOL.....	8
1.2	Mise en œuvre et application de la Convention MARPOL dans la région de la mer Méditerranée.....	10
2.	La mer Méditerranée et la pollution provenant des navires.....	12
2.1	La Convention de Barcelone et la protection de la mer Méditerranée.....	12
2.2	Le REMPEC et la pollution de la mer Méditerranée par les navires .....	13
2.3	Installations de réception portuaires dans le nouveau protocole “Prévention et Situation Critique”.....	15
2.4	Le mandat du REMPEC: de la préparation à la lutte en cas d’accident à la prévention de la pollution marine par les navires.....	17
3.	La coopération régionale dans le cadre du Partenariat euro-méditerranéen.....	18
3.1	Le Projet sur « les installations de réception portuaires pour la collecte des ordures, des eaux de cales et des déchets d’hydrocarbures » en Méditerranée, financé par les fonds MEDA de la C.E. (Projet MEDA) .....	18
3.2	Les résultats du Projet MEDA sur les installations de réception portuaires.....	19
4.	Les activités complémentaires réalisées par le REMPEC en matière d’installations de réception portuaires.....	22
4.1	Les activités complémentaires dans les pays méditerranéens qui ne bénéficiaient pas du Projet MEDA .....	22

4.2	Le financement des activités complémentaires .....	23
5.	Le Séminaire régional de fin de Projet .....	24
5.1	Le financement de la participation des pays méditerranéens au Séminaire régional .....	25
5.2	Les conclusions du Séminaire régional: un suivi approprié des résultats atteints .....	25
6.	La mise en place d'installations de réception portuaires.....	26
6.1	Les obligations d'un État Partie à la Convention MARPOL.....	27
6.2	Le financement des installations de réception portuaires.....	27
Annexe I	Liste des publications relatives aux activités réalisées .....	30
Annexe II	Ports couverts par le Projet MEDA sur les installations de réception portuaires en Méditerranée .....	32
Annexe III	Ports couverts par les activités complémentaires réalisées par le REMPEC.....	37
Annexe IV	Installations de réception existant dans les ports méditerranéens couverts par le Projet MEDA.....	39
Annexe V	Installations de réception existant dans les ports ayant bénéficié des activités complémentaires réalisées par le REMPEC.....	49

# **1. La Convention MARPOL et la protection de la mer Méditerranée contre la pollution provenant des navires**

Bien que la pollution marine accidentelle continue de cristalliser l'attention de l'opinion publique, la pollution opérationnelle résultant des rejets illicites demeure la principale source de pollution du milieu marin par les navires. Ce constat est particulièrement vrai pour la mer Méditerranée, une région hautement sensible et vulnérable à la pollution chronique en raison de ses spécificités géographiques, océanographiques et écologiques.

En effet, pour la seule année 2000, pas moins de 2350 déversements d'hydrocarbures d'origine inconnue ont été détectés en Méditerranée par le Centre commun de recherche (CCR) de la Commission européenne, à l'aide de plates-formes satellitaires. Ces déversements sont, dans leur grande majorité, des rejets illicites provenant de navires.

La mise à disposition d'installations de réception portuaires pour la collecte des déchets provenant des navires est une obligation de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL), adoptée sous l'égide de l'Organisation Maritime Internationale (OMI). Cette Convention régit les différents types de rejets provenant des navires en les classant dans six annexes, à savoir : la pollution par les hydrocarbures<sup>1</sup>, la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac<sup>2</sup>, la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis<sup>3</sup>, la pollution par les eaux usées des navires<sup>4</sup>, la pollution par les ordures<sup>5</sup> et la pollution de l'atmosphère<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures - Annexe I.

<sup>2</sup> Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac - Annexe II.

<sup>3</sup> Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis - Annexe III.

<sup>4</sup> Règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires - Annexe IV.

<sup>5</sup> Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires - Annexe V.

<sup>6</sup> Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires - Annexe VI.

**Tableau 1. État de la Convention MARPOL**

Convention MARPOL et Annexes	Entrée en vigueur
Convention MARPOL	
Annexe I (Hydrocarbures)	2 octobre 1983
Annexe II (Substances liquides transportées en vrac)	
Annexe III (Substances transportées en colis)	1 <sup>er</sup> juillet 1992
Annexe IV (Eaux usées)	27 septembre 2003 <sup>7</sup>
Annexe V (Ordures)	31 décembre 1988
Annexe VI (Atmosphère)	19 mai 2005

### 1.1. La mer Méditerranée: une zone spéciale aux termes de la Convention MARPOL

En raison des particularités océanographiques, écologiques et de navigation de certaines zones marines, la Convention MARPOL a créé des “zones spéciales” dans lesquelles les critères de déversement sont plus rigoureux. Sont des zones spéciales les zones suivantes:

- Dans l’annexe I: **la mer Méditerranée**, la mer Noire, la mer Baltique, la mer Rouge, la zone du « Golfe », la zone du Golfe d’Aden, la zone de l’Antarctique et les Eaux du nord-ouest de l’Europe;
- Dans l’annexe II: la mer Baltique, et la zone de l’Antarctique;
- Dans l’annexe V: **la mer Méditerranée**, la mer Noire, la mer Baltique, la mer Rouge, la zone du « Golfe », la mer du Nord, la zone de l’Antarctique et la région des Caraïbes;
- Dans l’annexe VI: la mer Baltique est désignée Zone de contrôle des émissions SOx.

Selon les dispositions de l’Annexe I (Hydrocarbures) et de l’Annexe V (Ordures) de MARPOL, la mer Méditerranée est une ‘**zone spéciale**’ où les critères de déversement sont beaucoup plus rigoureux que dans d’autres zones marines.

<sup>7</sup> Une Annexe IV, révisée, a été adoptée en avril 2004 et est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> août 2005.

On trouvera dans le tableau ci-dessous les règles énoncées aux Annexes I et V de MARPOL qui régissent les rejets en mer Méditerranée:

**Tableau 2. Critères de rejet aux termes de la Convention MARPOL**

Annexes pertinentes de MARPOL	Type de déchets	Type et tonnage du navire	Critères de rejet
Annexe I	Eaux de cale provenant des salles machines	Pétroliers de tous tonnages et autres navires $\geq$ 400t jauge brute	Aucun rejet n'est autorisé sauf si: <ul style="list-style-type: none"> <li>- le navire fait route et la teneur en hydrocarbures de l'effluent est <math>&lt;</math> 15 ppm ; et</li> <li>- le navire dispose d'équipement de filtrage à bord (dispositif d'arrêt automatique de 15 ppm) ; et</li> <li>- les eaux de cale ne proviennent pas des bouchains des chambres des pompes à cargaison et ne sont pas mélangées aux résidus de la cargaison d'hydrocarbures.</li> </ul> (Règle 10.3.b)
		Navires $<$ 400t jauge brute	Aucun rejet n'est autorisé sauf si la teneur en hydrocarbures de l'effluent est $<$ 15 ppm. (Règle 10.2.b)
	Eaux provenant des citernes à cargaison	Pétroliers	Aucun rejet n'est autorisé sauf si ballast propre ou séparé. (Règle 10.2.a et 10.3.a)
Annexe V	Ordures	Tous navires	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le rejet de toutes ordures, autres que les déchets alimentaires, est interdit;</li> <li>- Le rejet de déchets alimentaires ne peut se faire qu'en mer à au moins 12 miles nautiques des côtes.</li> </ul> (Règle 5.2)

Tout rejet d'hydrocarbures, de mélange contenant des hydrocarbures et d'ordures est strictement réglementé en mer Méditerranée, et les navires sont tenus de :

- conserver à bord tous les déchets qui ne peuvent être rejetés en mer ; et

- décharger ces déchets dans des installations de réception adéquates existant dans les ports ou terminaux qu'ils visitent.

Comme indiqué dans le tableau ci-après, des installations de réception doivent être en place pour tous les types de polluants visés par la Convention MARPOL, à l'exception des substances nuisibles transportées en colis (MARPOL, Annexe III).

**Tableau 3 : Règles de la Convention MARPOL relatives à la mise en place d'installations de réception portuaires**

Annexes à la Convention MARPOL	Obligations relatives à la mise en place d'installations de réception portuaires
Annexe I (Hydrocarbures)	OUI (règles 10 et 12)
Annexe II (Substances chimiques transportées en vrac)	OUI (règle 7)
Annexe III (Substances nuisibles transportées en colis)	NON
Annexe IV (Eaux usées)	OUI (nouvelle règle 12)
Annexe V (Ordures)	OUI (règle 7)
Annexe VI (Atmosphère)	OUI (règle 17)

Lorsqu'elles mettent en œuvre les annexes pertinentes de la Convention MARPOL, notamment lorsqu'elles envisagent d'aménager de nouveaux ports, les administrations nationales compétentes doivent accorder toute l'attention nécessaire à la mise en place d'installations de réception portuaires adéquates. La quasi-totalité des ports et terminaux a besoin d'installations de réception pour les résidus d'hydrocarbures et les ordures car ces deux types de déchets sont produits par tous les navires sans distinction.

## 1.2. La mise en œuvre et l'application de la Convention MARPOL dans la région de la mer Méditerranée

La mise en œuvre et l'application des dispositions de la Convention MARPOL relatives à la mise en place d'installations de réception portuaires sont des conditions nécessaires à la prévention de la pollution opérationnelle par les navires en mer Méditerranée. En outre, la

formulation de législations nationales prévoyant des poursuites à l'encontre des contrevenants se justifie seulement si la possibilité est donnée aux capitaines de navires d'utiliser des installations de réception portuaires adéquates.

Il appartient à chaque Partie contractante de garantir la mise en œuvre et l'application de la Convention MARPOL dans ses ports et terminaux. Cependant, la mise en place, l'exploitation et l'entretien des installations peuvent être assurés par les autorités portuaires et/ou des exploitants de terminaux qui, à leur tour, pourraient sous-traiter ces activités à des entreprises privées.

Les Gouvernements (autorités de l'État du port) sont tenus, aux termes de la Convention MARPOL, de veiller à ce que l'autorité portuaire ou l'exploitant de terminal fournisse des installations de réception répondant aux besoins des navires.

**Tableau 4. État des ratifications de la Convention MARPOL par les pays de la région méditerranéenne**

Pays	MARPOL I / II	MARPOL III	MARPOL IV	MARPOL V	MARPOL VI
Albanie	-	-	-	-	-
Algérie	x	x	x	x	-
Bosnie-Herzégovine	-	-	-	-	-
Chypre	x	-	-	x	x
Croatie	x	x	x	x	x
Égypte	x	x	x	x	-
Espagne	x	x	x	x	x
France	x	x	x	x	x
Grèce	x	x	x	x	x
Israël	x	x	-	-	-
Italie	x	x	x	x	
Liban	x	x	x	x	-

Libye	x	x	x	x	-
Malte	x	x	-	x	-
Maroc	x	x	x	x	-
Monaco	x	x	x	x	-
Serbie- Monténégro	x	x	x	x	-
Slovénie	x	x	x	x	-
Syrie	x	-	-	-	-
Tunisie	x	x	x	x	-
Turquie	x	-	-	x	-

Au 31 octobre 2005

Bien que les États méditerranéens aient, pour la plupart, ratifié les annexes I et V de MARPOL, selon lesquelles la mer Méditerranée est déclarée « zone spéciale », l'exigence de mise à disposition d'installations de réception n'est pas encore satisfaite dans certains ports et terminaux de la région. En outre, toute Partie contractante doit transposer la Convention MARPOL dans sa législation nationale, qui doit prévoir les éléments constitutifs de l'infraction et des sanctions effectives, et veiller au respect de telles dispositions.

Les côtes méditerranéennes continuent de pâtir de l'absence d'installations de réception portuaires adéquates pour la collecte des déchets provenant des navires. La solution de ce problème passe par une coopération plus étroite et des actions conjointes entre tous les États côtiers de la Méditerranée.

## 2. La mer Méditerranée et la pollution provenant des navires

### 2.1. La Convention de Barcelone et la protection de la mer Méditerranée

La Convention de Barcelone de 1976 et ses six protocoles, pilier juridique du Plan d'Action pour la Méditerranée (PAM) du Programme des Nations

Unies pour l'Environnement (PNUE), constituent le principal instrument de protection de la mer Méditerranée contre la pollution à l'échelle régionale. Depuis l'adoption de la Convention de Barcelone et de ses deux premiers protocoles en 1976 (le premier traitant de la prévention de la pollution par immersion et le second portant sur la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution causée par des accidents impliquant des navires, également connu sous le nom de protocole "Situation Critique"<sup>8</sup>), le dispositif juridique du PAM, dit « Système de Barcelone », a beaucoup évolué.

L'assise juridique du PAM a en effet été enrichie, entre 1980 et 1996, par quatre nouveaux Protocoles : le protocole sur la pollution d'origine tellurique; le protocole relatif aux aires spécialement protégées; le protocole relatif aux activités *offshore* et enfin le protocole régissant les mouvements transfrontières de déchets dangereux. Le Système de Barcelone a également réussi à s'adapter aux évolutions du droit environnemental international. En effet, en 1995, la Convention de Barcelone et le Protocole "Immersion" ont été modifiés. La même année, le Protocole relatif aux aires spécialement protégées a été revu de fond en comble, ce qui a abouti à la naissance d'un nouveau protocole. En outre, en 1996, des modifications ont été apportées au protocole sur la pollution d'origine tellurique.

## **2.2. Le REMPEC et la pollution de la mer Méditerranée par les navires**

En ce qui concerne la pollution causée par les navires, une coopération réussie entre tous les États côtiers de la Méditerranée dans le domaine de la préparation à la lutte et de la lutte contre la pollution marine accidentelle a été rendue possible par la création – en 1976— d'un Centre d'activités régional (appelé ROCC). Le Centre, créé pour aider les Parties contractantes à la Convention de Barcelone à mettre en œuvre les dispositions du Protocole "Situation Critique", a été ensuite rebaptisé Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC), et sa mission a été élargie à la promotion de la coopération régionale pour la mise en œuvre et

---

<sup>8</sup> Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique, Barcelone, 16 février 1976.

l'application des Conventions de l'OMI qui concernent la prévention de la pollution du milieu marin par les navires.

Quant à la question de la mise en place d'installations de réception pour les eaux de cale et autres résidus d'hydrocarbures, elle a figuré parmi les priorités de la Déclaration de Gênes pour la deuxième décennie (1985-1995) du Plan d'Action pour la Méditerranée. Suite à cette Déclaration, un "Plan d'action concernant la mise en place d'installations de réception portuaires adéquates dans le bassin méditerranéen" a été adopté en 1991 par la Réunion d'experts nationaux sur les installations de réception portuaires en Méditerranée, convoquée par le REMPEC<sup>9</sup>. Une série d'actions visant à la mise en conformité avec les Annexes I, II et V de la Convention MARPOL avaient été arrêtées sans qu'elles aient été entièrement suivies d'effet dans les différents pays.

Les limites constatées dans l'application du Plan d'action de 1991 ont démontré la nécessité de renforcer la coopération régionale en matière de prévention de la pollution par les navires. C'est ainsi qu'en 1995, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone ont adopté des « Domaines prioritaires d'activités pour l'environnement et le développement du bassin méditerranéen<sup>10</sup> ». La prévention de la pollution y figurait en bonne place, avec une référence spéciale aux obligations de la Convention MARPOL concernant les installations de réception portuaires.

En 1997, les Parties contractantes ont franchi une étape supplémentaire importante, en adoptant la Stratégie régionale pour la prévention de la pollution du milieu marin par les navires<sup>11</sup>. Cette Stratégie a affirmé la nécessité de modifier le protocole "Situation Critique" ainsi que les missions du REMPEC, afin d'y inclure l'aspect prévention de la pollution par les navires. Selon la Stratégie, la question des installations de réception portuaires devait être traitée de façon prioritaire lors de la révision

---

<sup>9</sup> Le Caire, 19 décembre 1991, REMPEC/WG.3/4, Appendice IV.

<sup>10</sup> *Domaines prioritaires d'activités pour l'environnement et le développement dans le bassin méditerranéen (1996-2005), adoptés par la conférence de plénipotentiaires sur la convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution et ses protocoles, Barcelone, 10 juin 1995 (UNEP(OCA)/MED IG.6/7, Annexe II).*

<sup>11</sup> Résolution sur la Stratégie régionale en matière de prévention de la pollution du milieu marin par les navires, dixième réunion ordinaire des Parties contractantes à la convention de Barcelone, Tunis, 18-21 novembre 1997 (UNEP(OCA)/MED IG.11/10, Annexe IV, Appendice III).

du protocole. Finalement, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone, vu l'ampleur des modifications à apporter, ont décidé d'aller au-delà d'une simple révision du protocole "Situation Critique", et d'adopter un nouveau protocole qui le remplacerait. En effet, il s'agissait, outre de réviser et d'actualiser les dispositions relatives aux situations d'urgence, d'inclure tous les aspects relatifs à la prévention. Au terme d'une procédure entamée en 1998, le « protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée », ou protocole "Prévention et Situation Critique", a été adopté en 2002, et est entré en vigueur en mars 2004, remplaçant ainsi le protocole "Situation Critique" de 1976.

L'adoption, en janvier 2002, du protocole "Prévention et Situation Critique"<sup>12</sup>, qui est entré en vigueur en mars 2004 et a remplacé le protocole « Situation Critique » de 1976, a conduit à prendre en compte la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires. Le mandat du REMPEC a également été élargi afin de lui confier de nouvelles missions dans ce domaine.

### 2.3. Les installations de réception portuaires dans le nouveau protocole "Prévention et Situation Critique"

Au plan international, pour assister les États dans la transposition des dispositions de la Convention MARPOL dans leurs lois nationales, et pour faciliter l'application des obligations énoncées dans ses annexes techniques, l'OMI a produit un manuel intitulé "*MARPOL: How to do it*"<sup>13</sup>. En outre, le "Manuel sur les installations de réception portuaires"<sup>14</sup>,

---

<sup>12</sup> Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée, Malte, 25 janvier 2002.

<sup>13</sup> *MARPOL – How to do it, Manual on the practical implications of ratifying, implementing and enforcing MARPOL 73/78, édition 2002 (première édition parue en 1993), Organisation Maritime Internationale, Londres, 2003; numéro de vente OMI: IA636E; ISBN: 92-801-4152-X.*

<sup>14</sup> *Comprehensive Manual on Port Reception Facilities, Edition 1999 (première édition parue en 1995), Organisation Maritime Internationale, Londres, 1999, numéro de vente OMI: OMI-597E; ISBN 92-801-6094-X.*

également publié par l'OMI, propose des orientations sur la mise en place d'installations de réception portuaires pour la collecte des déchets provenant des navires.

A l'échelle régionale, pour encourager les États côtiers de la Méditerranée qui ne l'ont pas fait à ratifier et à appliquer effectivement la Convention MARPOL, une disposition spéciale a été ajoutée au protocole "Prévention et Situation Critique" de 2002.

En effet, l'article 14 du protocole prévoit que des installations de réception, y compris les installations destinées aux bateaux de plaisance, répondant aux besoins des navires, soient mises en place dans les ports et terminaux des Parties. L'article 14 stipule:

*"1. Les Parties prennent, soit individuellement, soit en coopération bilatérale ou multilatérale, toutes les mesures nécessaires pour que des installations de réception, répondant aux besoins des navires, soient disponibles dans leurs ports et terminaux. Elles veillent à ce que ces installations soient utilisées de façon efficace sans que cela occasionne des retards injustifiés aux navires.*

*Les Parties sont invitées à rechercher les moyens permettant de fixer un coût raisonnable pour l'utilisation de ces installations.*

*2. Les Parties fournissent également des installations de réception adéquates pour les navires de plaisance.*

*3. Les Parties prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer le bon fonctionnement des installations afin de limiter tout impact de leurs rejets sur le milieu marin.*

*4. Les Parties prennent les dispositions nécessaires pour la communication, aux navires utilisant leurs ports, d'informations à jour relatives aux obligations découlant de la Convention MARPOL 73/78 ainsi que de leur législation applicable en la matière".*

Les règles sur le rejet de déchets des navires en mer existant déjà dans les annexes techniques de la Convention MARPOL, l'article 14 vise seulement à faciliter la mise en œuvre et l'application effective de ces règles dans la région de la mer Méditerranée.

L'article 14 du protocole "Prévention et Situation Critique" vise à faciliter la mise en œuvre, par les États côtiers de la Méditerranée, des dispositions de la Convention MARPOL concernant les installations de réception portuaires.

## 2.4. Le mandat du REMPEC: de la préparation à la lutte en cas d'accident à la prévention de la pollution marine par les navires

Depuis la création du REMPEC en 1976, son mandat a été élargi à plusieurs reprises afin de l'adapter à l'évolution des besoins des pays en matière de pollution marine par les navires et aux développements juridiques intervenus au sein de l'OMI. A l'origine, le REMPEC était chargé de la préparation à la lutte et de la lutte contre les accidents impliquant des déversements d'hydrocarbures, en cas d'urgence. En 1989, les substances nuisibles autres que les hydrocarbures ont été ajoutées au champ de compétence du Centre, toujours en matière de préparation à la lutte en cas d'accident.

La prévention de la pollution provenant des navires a d'abord fait l'objet d'une décision des Parties contractantes, décidant *d'élargir le mandat et les fonctions du REMPEC à la promotion, par le biais de la coopération régionale, de la mise en œuvre et de l'application effectives des Conventions de l'OMI relatives à la prévention de la pollution du milieu marin par les navires*. La même décision a également approuvé les activités prévues au Plan d'action de 1991 sur les installations de réception portuaires.

En 2001, anticipant l'adoption du nouveau Protocole "Prévention et Situation Critique", les Parties contractantes ont révisé les objectifs assignés au REMPEC en vue de *"prévenir la pollution du milieu marin par les navires et assurer l'application effective, dans cette région, des règles généralement admises sur le plan international relatives à la prévention de la pollution par les navires"*. Elles ont également actualisé les fonctions du Centre<sup>15</sup>.

---

<sup>15</sup> Objectifs et fonctions du centre régional pour la mise en oeuvre du Protocole "Situation Critique", adoptés par la douzième réunion ordinaire des Parties contractantes à la convention de Barcelone, Monaco, 17 novembre 2001 (UNEP(DEC)/MED IG. 13/8, Annexe IV, Appendice 1).

## 3. La coopération régionale dans le cadre du Partenariat euro-méditerranéen

### 3.1. Le Projet sur les “Installations de réception portuaires pour la collecte des ordures, des eaux de cale et des déchets contenant des hydrocarbures” en Méditerranée, financé par le Fonds MEDA de la C.E. (Projet MEDA)

Le Partenariat euro-méditerranéen, inauguré à la Conférence de Barcelone en 1995, a élaboré une stratégie comportant des objectifs ambitieux et de long terme. Le processus de Barcelone se compose en effet de trois piliers principaux: le partenariat politique et de sécurité; le partenariat économique et financier; et le partenariat social, culturel et humain. Dans le cadre du volet économique et financier, une coopération économique régionale a été mise en place à laquelle participaient 27 pays partenaires (15 États membres de l'UE et 12 pays tiers méditerranéens). Cette coopération économique régionale porte sur six domaines prioritaires dont les transports. La première série de projets de transport maritime, financés par le Fonds MEDA, a été lancée en 1997.

Le projet d'assistance technique sur les “Installations de réception portuaires pour la collecte des ordures, des eaux de cale et des déchets contenant des hydrocarbures” fut l'un des projets sélectionnés pour bénéficier d'un financement. A cet effet, un contrat (“Accord de subvention”) a été signé le 4 décembre 2001 entre la Communauté européenne (CE) et l'OMI, agissant pour le compte du REMPEC, sur la base d'une proposition de projet que le Centre avait soumise à la CE. La réalisation du projet a commencé le 1<sup>er</sup> janvier 2002.

Le Projet, d'une durée de trois ans, a concerné dix pays bénéficiaires des Fonds MEDA qui sont également Parties à la Convention de Barcelone 1976/1995<sup>16</sup>. Il s'agit de **l'Algérie, de Chypre, de l'Égypte, d'Israël, du Liban, de Malte, du Maroc, de la Syrie, de la Tunisie et de la Turquie.**

<sup>16</sup> “Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution” adoptée le 16 février 1976, modifiée le 10 juin 1995 et rebaptisée “Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée”.

## **Rôle des États méditerranéens membres de l'UE**

Quatre États méditerranéens membres de l'UE (Espagne, France, Grèce et Italie) ont également participé à ce projet en tant que partenaires, desquels était attendu un soutien au Projet compte tenu de leur expérience dans le domaine. Ce soutien a pris la forme d'une participation des partenaires européens aux réunions du Comité de suivi du Projet, afin de conseiller le REMPEC pour la bonne exécution du Projet et de veiller à ce que les résultats de celui-ci soient conformes aux normes internationales ainsi qu'à la Directive 2000/59/CE sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison. Le Comité de suivi a tenu trois réunions durant la période de mise en œuvre du Projet (une réunion par an).

## **Rôle des pays bénéficiaires**

Les dix pays bénéficiaires du Projet ont régulièrement été tenus informés de l'état d'avancement du projet. A cet effet, des courriers étaient adressés régulièrement aux Correspondants du REMPEC et à d'autres autorités compétentes de ces pays, ainsi qu'à celles des États méditerranéens membres de l'U.E. Les pays ont également été impliqués dans l'exécution des activités. Ainsi, ils ont été invités à programmer, à préparer et à organiser, en consultation avec le REMPEC, les visites que les experts du Centre devaient rendre aux différents ports ainsi que les réunions de ces experts avec leurs autorités nationales compétentes. Les dix pays bénéficiaires ont également été ensuite invités à participer, en qualité d'observateurs, aux réunions du Comité de suivi. D'autres acteurs importants tels que les Directions générales compétentes de la Commission européenne, l'OMI et le Plan d'action pour la Méditerranée (PAM) du PNUE ont également été tenus informés de l'état d'avancement du Projet.

## **3.2. Les résultats du Projet MEDA sur les installations de réception portuaires**

### **Identification de la situation et des besoins**

Pour traiter la question des installations de réception portuaires dans les pays bénéficiaires, le REMPEC a commencé par évaluer la situation existante et les besoins en installations de réception dans les ports et

terminaux pétroliers des pays méditerranéens participant au Projet. Au total, 56 ports/terminaux pétroliers ont été visités ; la liste en est donnée ci-dessous :

**Tableau 5. Ports/Terminaux pétroliers visités (par pays)**

<b>Pays</b>	<b>Ports/Terminaux pétroliers visités</b>
Algérie	Annaba, Skikda, Béjaïa, Alger, Arzew&Bethioua, Oran, Jijel, Mostaganem, Ghazaouet, Ténès
Chypre	Limassol, Larnaka, Port industriel de Vassiliko, Dhekelia, Moni
Égypte	Port Saïd, Alexandrie, Sidi Kerir, Damiette, El Dekheila
Israël	Haïfa, Hadera, Ashdod, Ashkelon
Liban	Tripoli, Selaata, Sidon, Jounieh, Beyrouth, Terminal de Zahrani
Malte	Marsaxlokk, La Valette
Maroc	Nador, Tanger
Syrie	Lattaquié, Baniyas, Tartous
Tunisie	La Goulette/Rades, Sfax, Terminal de La Skhira, Sousse, Gabès, Bizerte/Menzel Bourguiba, Zarzis
Turquie	Iskenderun, Ceyhan, Mersine, Aliaga, Baie de Nemrut, Dikili, Izmir, Antalya, Bodrum, Marmaris, Kusadasi

Le premier bénéfice important tiré de l'évaluation a été la connaissance précise de la situation qui prévalait en matière d'installations dans les ports et terminaux (zones de chargement/déchargement) des dix pays bénéficiaires du Projet.

En ce qui concerne les déchets contenant des hydrocarbures, l'évaluation de l'état des lieux en la matière a permis de montrer que 28 des 56 ports/terminaux pétroliers visités disposaient d'installations adéquates ou qui demandaient quelques améliorations mineures. Quant aux ordures, des installations adéquates existent dans tous les ports à l'exception de trois pays.

Le deuxième résultat de l'évaluation a été de rendre possible l'identification des besoins de chacun des ports couverts par le Projet, en se basant sur les mouvements de navires et les quantités d'hydrocarbures et d'ordures déchargées, tout en tenant compte des règles de la Convention MARPOL et de la Directive 2000/59/CE sur les installations de réception portuaires (notamment dans les cas de Chypre et de Malte).

L'évaluation des besoins a permis de conclure à la nécessité de créer des installations nouvelles ou de mettre à niveau celles qui existent afin d'assurer une collecte et/ou un traitement adéquats des déchets contenant des hydrocarbures. Des améliorations de la collecte et du traitement des ordures ont été proposées pour quatre ports.

## **Solutions optimales**

A la lumière des résultats de cette évaluation, une étude proposant des solutions optimales pour la collecte, le traitement et l'élimination des déchets des navires a été réalisée. L'étude a pris en ligne de compte les caractéristiques maritimes particulières de chaque pays et, se fondant sur les meilleures technologies disponibles, a formulé des propositions sur le type et la taille des installations de réception portuaires et de traitement des déchets nécessaires.

Des propositions – aussi réalistes et applicables que possible – sur la mise en place d'installations adéquates de réception portuaires ont été faites aux pays bénéficiaires du Projet. Ces propositions tiennent compte des circonstances particulières de chaque pays et/ou port concerné et s'appuient sur les meilleures technologies disponibles.

## **Plans normalisés**

Enfin, des plans normalisés pour, d'une part, la collecte, le traitement, le stockage et l'assèchement des déchets contenant des hydrocarbures ; et d'autre part la collecte, le traitement et l'élimination des ordures, ont

été produits et remis aux États côtiers de la Méditerranée concernés pour qu'ils les appliquent dans leurs ports respectifs.

Des plans normalisés et les spécifications techniques nécessaires à la mise en place d'installations de réception dans leurs ports ont été produits et remis aux pays bénéficiaires du projet.

## **4. Les activités complémentaires réalisées par le REMPEC en matière d'installations de réception portuaires**

Compte tenu de l'importance que revêt la mise en place d'installations de réception portuaires adéquates dans tous les ports/terminaux de la Méditerranée, il a été décidé d'élargir – autant que faire se peut – les activités du Projet MEDA aux pays méditerranéens non bénéficiaires dudit Projet. Il s'agissait de doter tous les pays méditerranéens de la même expertise dans le domaine.

### **4.1. Les activités complémentaires entreprises dans les pays méditerranéens qui ne bénéficiaient pas du Projet MEDA**

Des activités similaires à celles du Projet MEDA ont été réalisées parallèlement dans quatre autres pays méditerranéens qui ne bénéficiaient pas du Projet. Il s'agissait de l'Albanie, de la Croatie, de la Libye (4 ports) et de la Slovénie. En outre, une évaluation de la situation et des besoins du port d'Aqaba a été menée, pour le compte de l'OMI, suite à une demande spécifique de la Jordanie.

Hormis la Bosnie-Herzégovine, la Serbie-Monténégro et certains ports de Libye, tous les ports/terminaux pertinents des pays méditerranéens non bénéficiaires du Projet MEDA ont fait l'objet d'une évaluation. Par ailleurs, des solutions optimales et des plans normalisés ont été produits pour les ports/terminaux d'Albanie, de Croatie et de Slovénie.

Les activités complémentaires réalisées dans les pays autres que MEDA sont reprises dans le tableau ci-dessous.

**Tableau 6. Activités complémentaires réalisées dans les pays méditerranéens non bénéficiaires du projet MEDA**

Activité/ Pays	Evaluation de la situation et des besoins	Solutions optimales
Albanie, Croatie et Slovénie	•	•
Libye (4 ports)	•	
Jordanie	•	

Il y a lieu de noter que les plans normalisés des installations de réception portuaires produits dans le cadre du Projet MEDA, sont applicables pour tous les ports/terminaux de la Méditerranée. En effet, ces plans ont été élaborés pour couvrir un éventail de neuf types d'installations (trois modules combinés avec trois capacités différentes). L'étude relative aux plans normalisés a donc été transmise à tous les pays méditerranéens qui ne participaient pas au Projet MEDA.

## 4.2. Le financement des activités complémentaires

Le Fonds d'affectation spéciale pour la Méditerranée (MTF) du REMPEC et le Programme intégré de coopération technique (PICT) de l'OMI ont fourni le soutien financier nécessaire à la réalisation des activités complémentaires comme illustré dans le tableau ci-dessous:

**Tableau 7. Financement des activités complémentaires**

Financement	Pays
REMPEC (Fonds d'affectation spéciale pour la Méditerranée)	Albanie, Croatie et Slovénie
OMI(Programme intégré de coopération technique)	Libye et Jordanie

## **Albanie, Croatie et Slovénie**

Sur les 13 ports évalués dans l'Adriatique (Albanie, Croatie et Slovénie), des installations de réception portuaires étaient disponibles dans 9 ports ; six d'entre eux avaient besoin d'améliorer et de mettre à niveau leurs installations de collecte et de traitement des déchets d'hydrocarbures. Il a été notamment recommandé pour trois ports d'introduire des services minimum de collecte; il a été recommandé pour un autre port d'élargir ses capacités de stockage et de mettre en place des installations nouvelles. Quant aux ordures, des installations adéquates étaient présentes dans tous les ports à l'exception de deux.

## **Libye**

En Libye, quatre ports ont été évalués : Tripoli, Misurata, Khoms et le Terminal de Zawia. Dans le cas du port de Tripoli, il n'y avait pas d'installations adéquates et organisées pour le traitement des déchets contenant des hydrocarbures ; les trois autres ports de Misurata, Khoms et Zawia ne disposent d'aucune installation de réception.

Quant aux ordures, il existe des installations, mais qui doivent être mises à niveau, dans les ports de Khoms, Tripoli et Misurata. Le Terminal de Zawia n'est pas doté d'un dispositif de collecte systématique des ordures.

## **Jordanie**

Le port d'Aqaba n'a pas besoin de moyens de traitement des eaux de ballast sales. Toutefois, la collecte de déchets contenant des hydrocarbures appelle à être optimisée. Les installations de traitement des ordures qui y existent ont besoin d'être améliorées.

## **5. Le Séminaire régional de fin de Projet**

En clôture du Projet MEDA sur les installations de réception portuaires en Méditerranée, un Séminaire régional a été organisé. Il s'agissait d'une part de présenter et débattre des résultats des activités et d'autre part de recommander des actions que les pays bénéficiaires pourraient entreprendre ultérieurement, à la lumière des conclusions du Projet. Les

résultats des activités similaires que le REMPEC avait menées parallèlement à celles relevant du Projet MEDA ont été également présentés. Le Séminaire s'est tenu à Malte du 24 au 26 novembre 2004. Tous les pays méditerranéens y ont été invités.

## **5.1. Le financement de la participation des pays méditerranéens au Séminaire régional**

Il était important de permettre aux pays non bénéficiaires du Projet MEDA d'assister au Séminaire régional prévu dans le cadre du projet, aussi le REMPEC s'est-il efforcé de trouver une solution sur le plan financier. La participation des représentants des pays bénéficiaires du Projet MEDA au Séminaire régional sur les installations de réception portuaires (Algérie; Chypre; Égypte; Israël; Liban; Malte; Maroc; Syrie ; Tunisie et Turquie) étant financée sur les fonds du Projet, celles des représentants des pays couverts par les activités complémentaires du REMPEC (Albanie, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Jordanie, Libye, Serbie-Monténégro et Slovaquie) a été financée par le Programme intégré de coopération technique de l'OMI.

## **5.2. Les conclusions du Séminaire régional: un suivi approprié des résultats atteints**

Plusieurs pays ont souligné l'importance de mettre en pratique les conclusions du Projet, en rappelant qu'une assistance supplémentaire pourrait être requise. Le REMPEC s'est efforcé, durant le Séminaire, de traiter les questions de financement de la mise en place d'installations et de recouvrement des coûts de leur utilisation. A cet égard, diverses options, y compris la possibilité de sous-traiter la mise en place et l'exploitation, ont été présentées.

Les participants au Séminaire régional ont tenu à mettre l'accent sur la nécessité d'un suivi approprié des acquis du Projet, en adoptant une Résolution intitulée "Mise en œuvre des résultats du Projet financé par MEDA/CE sur les Installations de réception portuaires en Méditerranée et des activités complémentaires du REMPEC ", qui comprenait une série d'actions pour le suivi et la mise en œuvre des conclusions du Projet.

Il a été décidé notamment d'*examiner et informer le REMPEC et, par le biais du REMPEC, tous les États côtiers méditerranéens, du suivi et de*

*la mise en œuvre de ces résultats pour la mise en place d'installations de réception dans leurs ports et terminaux". En outre, les pays respectifs ont été invités à "s'efforcer de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre en œuvre ces résultats dans leurs ports et terminaux" et un plus grand soutien du REMPEC a été demandé par les pays "en vue d'identifier des sources possibles de financement pour la mise en œuvre effective de ces résultats".*

Les participants au Séminaire ont adopté une Résolution appuyant les résultats du Projet MEDA et des activités complémentaires du REMPEC, et proposant des actions futures en vue de leur mise en œuvre aux niveaux national, bilatéral, multilatéral et régional.

Tout en réaffirmant que la responsabilité première de la mise en œuvre des résultats du Projet MEDA et des activités complémentaires sont du ressort des pays bénéficiaires, le REMPEC a indiqué, à la clôture du Séminaire que, le Centre était disposé à apporter toute assistance technique que les pays méditerranéens pourraient demander pour appliquer concrètement ces résultats. Des activités de suivi portant sur les installations de réception portuaires pourraient être incluses dans le programme de travail du Centre, pour adoption par les Correspondants du REMPEC puis par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone. Ce travail de suivi peut être à caractère régional comme il peut prendre la forme d'une assistance en réponse à des demandes individuelles faites par les pays.

Le feedback des pays méditerranéens lors de la mise en œuvre du Projet et leur participation active au Séminaire régional est la preuve incontestable de toute l'importance qu'ils accordent au Projet, et notamment, au suivi de ses résultats.

## **6. La mise en place d'installations de réception portuaires**

Comme indiqué plus haut, l'objectif principal du Projet était de faciliter l'application, dans le bassin méditerranéen, de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL), pour ce qui est des installations de réception portuaires. Les objectifs spécifiques du Projet (évaluation de la situation actuelle dans les ports/terminaux pertinents des pays bénéficiaires ; proposition de solutions

optimales pour les installations de réception et production de plans normalisés) ont été atteints.

La responsabilité première de l'application des dispositions de la Convention MARPOL étant du ressort des pays bénéficiaires, on peut alors considérer que, grâce à l'assistance technique fournie par le biais du Projet MEDA (évaluation de la situation et des besoins, connaissance harmonisée des normes internationales et européennes et savoir-faire nécessaire sur les notions d'installations adéquates et de spécifications/ingénierie), les pays bénéficiaires sont désormais en mesure de se conformer aux règles internationales pertinentes.

## **6.1 Les obligations d'un État Partie à la Convention MARPOL**

Chaque État Partie à la Convention MARPOL s'engage à :

- mettre en œuvre les dispositions MARPOL en les transposant dans la législation nationale, y compris la définition des violations et des sanctions correspondantes; et
- assurer l'application des dispositions de cette Convention, ce qui implique la maîtrise par les administrations compétentes de l'État Partie des aspects juridiques (poursuite des contrevenants), administratifs (contrôle, inspections et enquêtes) et techniques (détection de la pollution, recherche des preuves).

En ce qui concerne la mise à disposition d'installations de réception portuaires, l'État doit transposer les dispositions pertinentes de la Convention MARPOL dans son dispositif législatif national (que les ports et terminaux soient équipés d'installations de réception portuaires adéquates et répondant aux besoins des navires). En outre, l'administration maritime doit veiller à ce que les ports et terminaux disposent de ces installations et assurer le suivi en rendant compte, en inspectant et en poursuivant les cas de non-conformité ou de violation.

## **6.2 Le financement des installations de réception portuaires**

L'une des principales préoccupations évoquées par les pays méditerranéens qui ont participé au Projet MEDA et aux activités

complémentaires du REMPEC en matière d'installations de réception portuaires était liée à la question de l'investissement que les pouvoirs publics doivent apporter pour mettre en place de telles installations de réception dans leurs ports et terminaux.

Il est utile de noter, à cet égard, que la Convention MARPOL stipule que le gouvernement de l'État Partie « s'engage à faire assurer la mise en place » d'installations de réception portuaires. Cette exigence visant à **garantir** la fourniture d'installations de réception portuaires est adressée à l'État, et celui-ci est donc tenu de s'y conformer, mais cela ne signifie pas que la construction et l'exploitation de telles installations doivent être réalisées par le secteur public.

La Convention MARPOL n'impose pas aux gouvernements d'être impliqués directement dans la mise en place d'installations de réception portuaires. L'État est libre de confier à une entreprise publique ou privée la mise en place et l'exploitation des services de réception des déchets.

Autrement dit, la mise en place d'installations de réception portuaires peut être confiée au secteur public ou au secteur privé. Une liste des avantages et des inconvénients des options secteur public/ secteur privé est fournie au chapitre 3 du Manuel général sur les installations de réception portuaires publié par l'OMI (cf. note 12). Une nouvelle approche de l'investissement environnemental permettant le transfert des coûts d'investissement, traditionnellement encourus par le service public, vers le secteur privé, notamment dans les domaines où de tels investissements pourraient être récupérés par la facturation des utilisateurs des installations/services, est à recommander lorsque l'effort financier demandé au secteur public est trop élevé<sup>17</sup>. Des formules d'investissement mixte – sous forme de partenariat public/privé – peuvent être également envisagées en tenant compte du type de gestion et d'exploitation du port concerné.

L'intervention du secteur privé dans la construction et l'exploitation

---

<sup>17</sup> G. Constantinides, *Etude concernant l'estimation des coûts de mise en oeuvre de la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution par les navires en Méditerranée* (Etude commandée par le REMPEC), mars 2005. Réf. REMPEC/WG. 25/6, avril 2005.

d'installations de réception portuaires peut se faire par le biais d'un contrat de concession, suivant l'une des options suivantes:

- **Option – BOT:** cette option se fonde sur le fait que le concessionnaire ne possède pas l'installation mais jouit du droit de la construire et de l'exploiter pendant une période de temps déterminée (généralement entre 25 et 30 ans). A l'issue de cette période, après avoir récupéré ses investissements et enregistré des bénéfices, il restitue l'installation au secteur public sauf en cas de reconduction de la concession, régie par de nouvelles conditions.
- **Option – DBOT:** cette formule prévoit que le concessionnaire conçoive les installations en plus des conditions citées plus haut.
- **Option – BOO:** cette formule donne l'option au bénéficiaire de racheter l'installation à des conditions qui restent à définir.
- **Option – BOOT:** cette formule prévoit la restitution de l'installation au secteur public à l'expiration de la période de maturité.

## ANNEXE I

### Liste des publications relatives aux activités que le REMPEC a réalisées en matière d'installations de réception portuaires

#### Dans le cadre du Projet MEDA:

- Activité A: “Collecte et traitement des déchets liquides et solides”;
- Activité C: “Collecte et traitement des eaux de ballast polluées provenant de pétroliers”;
- Activité B: “Solutions optimales pour la collecte, le traitement et l'élimination des déchets liquides et solides produits par les navires”;
- Activité D: “Conceptions standard concernant les installations pour (a) la collecte, le traitement, le stockage et l'assèchement des déchets contenant des hydrocarbures; et pour (b) la collecte, le traitement et l'élimination des ordures”;
- Activité E: “Rapport du Séminaire régional sur les Installations de réception portuaires pour la collecte des ordures, des eaux de cales et des déchets d'hydrocarbures provenant des navires en Méditerranée, Malte, 24-26 novembre 2004”;
- Résolution intitulée “Mise en œuvre des résultats du Projet financé par MEDA/CE sur les installations de réception portuaires en Méditerranée et des activités complémentaires du REMPEC”
  - Documents d'information et exposés des conférenciers.

#### Dans le cadre des activités similaires réalisées dans les pays non bénéficiaires du Projet MEDA:

##### Pays de l'Adriatique (Albanie, Croatie et Slovénie):

- Activité 1: “Collecte et traitement des déchets solides et liquides”;
- Activité 2: “Collecte et traitement des eaux de ballast polluées provenant des pétroliers”;
- Activité 3: “Solutions optimales pour la collecte, le traitement et l'élimination des déchets liquides et solides produits par les navires en Albanie, Croatie et Slovénie”.

### **Libye (Ports de Tripoli, Misurata, Khoms et Terminal de Zawia):**

**Activité 1:** “Collecte et traitement des déchets solides et liquides”;

**Activité 2:** “Collecte et traitement des eaux de ballast polluées provenant des pétroliers”.

### **Port d’Aqaba, Jordanie:**

**Activités 1&2:** “Collecte et traitement de déchets solides et liquides provenant des navires et des eaux de ballast mélangées à des hydrocarbures provenant des pétroliers”.

*Nota bene: Tous les rapports/études ont été produits en anglais et en français.*

### **Rapports des Réunions du Comité de suivi:**

- Rapport de la Première réunion du Comité de suivi du Projet MEDA sur les installations de réception portuaires pour la collecte des ordures, des eaux de cales et des déchets d’hydrocarbures provenant des navires (Malte, 06-07 mai 2002); anglais seulement.
- Rapport de la Deuxième réunion du Comité de suivi du Projet MEDA sur les Installations de réception portuaires pour la collecte des ordures, eaux de cales et déchets d’hydrocarbures provenant des navires (Malte, 30-31 octobre 2003) ; anglais et français.
- Rapport de la Troisième réunion du Comité de suivi du Projet MEDA sur les installations de réception portuaires pour la collecte des ordures, des eaux de cales et des déchets d’hydrocarbures provenant des navires (Malte, 23 novembre 2004) ; anglais et français.

### **Diffusion de l’information**

Pour faciliter la diffusion de l’information sur les résultats du Projet MEDA sur les installations de réception et des activités similaires réalisées dans les pays non bénéficiaires du Projet MEDA, tous les rapports ont été postés, dans leurs versions française et anglaise, sur le site Internet du REMPEC ([www.rempec.org](http://www.rempec.org)), à la page “Documents” sous la rubrique “Publications” et “Rapports/Projets”.

## ANNEXE II

### Ports couverts par le Projet MEDA sur les installations de réception portuaires en Méditerranée

#### Algérie

Ports participant au Projet	Port		Terminal pétrolier				
	Port de commerce	Port doté d'installations de réparation et/ou de stations de déballastage	Pétrole brut		Produits pétroliers		Centrale électrique (au fioul) & autres installations
			Terminal de chargement	Terminal de déchargement	Terminal de chargement	Terminal de déchargement	
Skikda	✓		✓	✓	✓	✓	
Oran	✓				✓	✓	
Arzew & Bethioua	✓		✓	✓	✓	✓	
Ténès	✓						
Jijel	✓						
Béjaïa	✓		✓			✓	
Mostaganem	✓						
Annaba	✓				✓	✓	
Ghazaouzet	✓						
Alger	✓		✓	✓	✓	✓	

## Chypre

Ports participant au Projet	Port		Terminal pétrolier				
	Port de commerce	Port doté d'installations de réparation et/ou de stations de déballastage	Pétrole brut		Produits pétroliers		Centrale électrique (au fioul)
			Terminal de chargement	Terminal de déchargement	Terminal de chargement	Terminal de déchargement	
Larnaka	✓		✓		✓	✓	
Vassiliko	✓						✓
Limassol	✓						
Moni							✓
Dhekelia							✓

## Egypte

Ports & Terminaux participant au Projet	Port	Terminal pétrolier					
		Pétrole brut		Produits pétroliers		Centrale électrique (au fioul)	Autres installations
		Terminal de chargement	Terminal de déchargement	Terminal de chargement	Terminal de déchargement		
Sidi Kerir			✓				
Port Saïd	✓				✓		
Alexandrie	✓			✓	✓		
Damiette	✓			✓	✓		
Dhekelia	✓			✓	✓		
Mersa El Hamra					✓		

## Israël

Ports participant au Projet	Port		Terminal pétrolier					
	Port de commerce	Port doté d'installations de réparation et/ou de stations de déballastage	Pétrole brut		Produits pétroliers		Centrale électrique (au fioul)	Autres installations
			Terminal de chargement	Terminal de déchargement	Terminal de chargement	Terminal de déchargement		
Ashdod	✓						✓	
Haïfa	✓	✓		✓	✓	✓		
Ashkelon				✓	✓	✓	✓	Une usine de dessalement est prévue
Hadera						✓	✓	

## Liban

Ports & terminaux participant au Projet	Port	Terminal pétrolier					
		Pétrole brut		Produits pétroliers		Centrale électrique	Autres installations
		Terminal de chargement	Terminal de déchargement	Terminal de chargement	Terminal de déchargement		
Tripoli	✓				✓	✓ Deir Ammar	
Terminal pétrolier de Zahrani					✓	✓	
Sidon	✓						
Jounieh	✓					✓ Zouk	
Beyrouth (Entreprises privées de distribution de produits pétroliers)	✓			✓	✓		
Selaata	✓						

## Malte

Ports participant au Projet	Port		Terminal pétrolier				
	Port de commerce	Port doté d'installations de réparation et/ou de stations de déballastage	Pétrole brut		Produits pétroliers		Centrale électrique (au fioul) & autres installations
			Terminal de chargement	Terminal de déchargement	Terminal de chargement	Terminal de déchargement	
Marsaxlokk (Terminal pétrolier, Port franc de Malte)	✓		✓	✓	✓	✓	✓
La Valette (Installation de déballastage, Malta Drydocks)	✓	✓			✓	✓	✓

## Maroc

Ports participant au Projet	Port		Terminal pétrolier					
	Port de commerce	Port doté d'installations de réparation et/ou de stations de déballastage	Pétrole brut		Produits pétroliers		Centrale électrique (au fioul)	Autres installations
			Terminal de chargement	Terminal de déchargement	Terminal de chargement	Terminal de déchargement		
Nador	✓							
Tanger	✓							

## Syrie

Ports et terminaux participant au Projet	Port		Terminal pétrolier				Centrale électrique (au fioul)	Autres installations
	Port de commerce	Port doté d'installations de réparation et/ou de stations de déballastage	Pétrole brut		Produits pétroliers			
			Terminal de chargement	Terminal de déchargement	Terminal de chargement	Terminal de déchargement		
Banias			✓		✓	✓		
Tartous	✓		✓					
Lattaquié	✓							

## Tunisie

Ports et terminaux participant au Projet	Port	Terminal pétrolier				Centrale électrique (au fioul)	Autres installations
		Pétrole brut		Produits pétroliers			
		Terminal de chargement	Terminal de déchargement	Terminal de chargement	Terminal de déchargement		
Terminal pétrolier de La Skhira		✓			✓		
Sfax	✓						
Sousse	✓						
Complexe pétrolier de La Goulette et Rades	✓						
Bizerte et Menzel-Bourguiba	✓	✓		✓	✓		
Gabès	✓						
Zarzis	✓			✓	✓		

## Turquie

Ports participant au Projet	Port		Terminal pétrolier				
	Port de commerce	Port doté d'installations de réparation et/ou de stations de déballastage	Pétrole brut		Produits pétroliers		Centrale électrique (au fioul) & autres installations
			Terminal de chargement	Terminal de déchargement	Terminal de chargement	Terminal de déchargement	
Izmir	✓						
Iskenderun	✓				✓	✓	
Baie de Nemrut	✓				✓	✓	
Dikili	✓						
Ceyhan	✓		✓	✓			
Aliaga				✓	✓	✓	
Mersine	✓						
Kusadasi	✓						
Antalya	✓						
Marmaris	✓						
Bodrum	✓						

## ANNEXE III

### Ports couverts par les activités complémentaires menées par le REMPEC dans les pays non MEDA

#### Albanie

Port	Port		Terminal pétrolier				Autres installations
	Port de commerce	Port doté d'installations de réparation et/ou de stations de déballastage	Pétrole brut		Produits pétroliers		
			Terminal de chargement	Terminal de déchargement	Terminal de chargement	Terminal de déchargement	
Dürres	✓					✓	
Shengjin	✓					✓	
Vlore	✓					✓	
Saranda	✓					✓ Pas utilisé	

#### Croatie

Ports participant au projet	Port		Terminal pétrolier				Centrale électrique (au fioul)	Autres installations
	Port de commerce	Port doté d'installations de réparation et/ou de stations de déballastage	Pétrole brut		Produits pétroliers			
			Terminal de chargement	Terminal de déchargement	Terminal de chargement	Terminal de déchargement		
Dubrovnik	✓							
Omisalj			✓*1	✓		✓		
Rijeka Rasa	✓			✓*2	✓	✓		
Plomin	✓				✓	✓		
Ploce	✓				✓	✓		
Split	✓				✓	✓		
Sibenik	✓							
Zadar	✓				✓	✓		

\*1 Indique l'opérationnalisation à venir du terminal d'Omisalj en tant qu'installation de déchargement de pétrole brut aux pétroliers

\*2 Indique la raffinerie pétrolière de Bakar qui est approvisionnée en pétrole brut par le terminal d'Omisalj et non pas par les transporteurs de pétrole brut directement.

## Slovénie

Port participant au projet	Port		Terminal pétrolier				Centrale électrique (au fioul)
	Port de commerce	Port doté d'installations de réparation et/ou de stations de déballastage	Pétrole brut		Produits pétroliers		
			Terminal de chargement	Terminal de déchargement	Terminal de chargement	Terminal de déchargement	
Koper	✓					✓	

## Libye

Ports participant au projet	Port		Terminal pétrolier				Centrale électrique (au fioul)
	Port de commerce	Port doté d'installations de réparation et/ou de stations de déballastage	Pétrole brut		Produits pétroliers		
			Terminal de chargement	Terminal de déchargement	Terminal de chargement	Terminal de déchargement	
Tripoli	✓						
Misurata	✓					✓	
Khoms	✓						
Zawia				✓	✓	✓	

## Jordanie

Port participant au projet	Port		Terminal pétrolier				Centrale électrique (au fioul)	Autres installations
	Port de commerce	Port doté d'installations de réparation et/ou de stations de déballastage	Pétrole brut		Produits pétroliers			
			Terminal de chargement	Terminal de déchargement	Terminal de chargement	Terminal de déchargement		
Aqaba	✓		* <sub>1</sub>	✓	* <sub>1</sub>	✓	* <sub>2</sub>	

\*<sub>1</sub> Le terminal pétrolier de la zone industrielle du port n'est pas actuellement utilisé pour l'exportation du pétrole brut, mais il sera appelé à reprendre ses opérations pour le brut irakien transporté par camion. Actuellement, seuls des carburants pour navires sont chargés, en petites quantités, sur des navires à partir du port principal.

\*<sub>2</sub> Une nouvelle centrale électrique fonctionnant au GNL vient de remplacer l'ancienne centrale au fioul.

## **ANNEXE IV**

### **Installations de réception existant dans les ports méditerranéens couverts par le Projet MEDA**

L'Annexe IV contient un tableau présentant l'état des installations de réception portuaires existantes pour la collecte de déchets solides et liquides ainsi que des eaux de ballast des pétroliers, dans les ports/terminaux des pays méditerranéens ayant bénéficié du Projet MEDA. On trouvera des informations plus détaillées sur les installations de réception qui se trouvent dans ces ports/terminaux dans les rapports finaux correspondants, repris à l'Annexe I du présent document.

Tableau récapitulatif des installations de réception portuaires pour les déchets solides et liquides

Port	Déchets d'hydrocarbures				Ordures			
	Estimation du volume annuel moyen de déchets livrés (m <sup>3</sup> /an)	Installations de réception existantes			Observations - Installations de réception proposées	Estimation du volume annuel moyen de déchets livrés (m <sup>3</sup> /an)	Adéquation des installations existantes	Observations - Propositions
		Type	Capacité de stockage (m <sup>3</sup> )	Capacité de traitement (m <sup>3</sup> /heure)				
Alger	6 930				Une installation fixe de traitement est proposée avec une capacité de stockage de 70 m <sup>3</sup> et 10 m <sup>3</sup> /heure de capacité de traitement	1 467	Ac	Collecte suffisante utilisant des réceptacles et des camions prépositionnés
Annaba	725				Pour les besoins limités du port, il faudrait assurer des moyens de collecte essentielle sur demande	336	Ac	Collecte adéquate des ordures
Arzew - Bethioua	4 907				Une installation fixe de traitement est proposée avec une capacité minimum de stockage de 50 m <sup>3</sup> et 6 m <sup>3</sup> /heure de capacité de traitement	1 363	Ac	Collecte suffisante utilisant des réceptacles et des camions prépositionnés
Béjaïa	4 362	V		Ac	Collecte faite avec les moyens de Naftal et de DDD	583	Ac	Collecte suffisante utilisant des réceptacles et des camions prépositionnés
Ghazaouet	603				Prévoir des moyens minimum et essentiels de collecte sur demande	207		
Jijel	228	V + P		Ac	Les déchets d'hydrocarbures peuvent être recueillis pour traitement dans les installations régionales de Naftal.	69	Ac	

Mostaganem	1 021	V + P					Besoins limités. La collecte sur demande peut être obtenue par implication de l'Autorité portuaire ou de prestataires privés.	352	Ac	
Oran	2 326						Prévoir des moyens minimum et essentiels de collecte sur demande	786	Ac	Capacités de collecte et de réception adéquates
Skikda	50 840	F	15 000	250	I		L'installation fixe concerne les déchets de cargaison de pétroliers qui font escale au terminal pétrolier de Sonatrach. Il est proposé une installation aux capacités minima de 450 m <sup>3</sup> (stockage) et 55 m <sup>3</sup> /heure de capacité de traitement, avec des moyens de collecte suffisants comme conseillé dans le Rapport.	1 914	Ac	Une station de transfert des ordures permettrait d'optimiser les modèles de collecte et de transport.
Ténès	100	V + P			Ac		Les huiles usées peuvent être recueillies pour être traitées dans les installations régionales de la société Naftal	13	Ac	Besoins limités
Lamaika	1 406	B + V	600 (max)		Ac			458	Ac	
Limassol	13 870	B + V	600 (max)		Ac			4 970	Ac	Bien qu'adéquate, il serait bon d'envisager une station de transfert d'ordures
Vassiliko	317	F + V	2 000	120	Ac			38	Ac	
Alexandrie & Dhekelia	14 400	B	200 (max)		I		Il est proposé une installation à Dhekelia (140m <sup>2</sup> de capacité de stockage, 18 m <sup>3</sup> /heure de débit)	4 426	Ac	Une station de transfert d'ordures à Alexandrie permettrait d'optimiser la collecte et le transport
Damiette	5 183	F + B + V	700 (max)		Ac			991,6	Ac	Damiette est le seul port de la région du Projet à disposer d'un incinérateur opérationnel d'ordures
Port Saïd	3 555	B	200		I		Une installation fixe de traitement est proposée pour optimiser le dispositif de collecte existant	1 032	Ac	

Ashdod	13 009	V	15	Ac	Les déchets contenant des hydrocarbures recueillis sont traités dans une installation voisine	3,994	Ac	
Hadera	440	F	10	Ac	La limite de livraison à 10m <sup>3</sup> devrait être éliminée grâce à une capacité de stockage supplémentaire	242	Ac	
Haïffa	15 611	B + V		Ac		8,746		
Beyrouth	4 583	V	25	I	Une installation fixe de traitement est proposée avec des volumes minima de 45 m <sup>3</sup> de capacité de stockage et de 6 m <sup>3</sup> /heure de capacité de traitement	1308	Ac	
Saida	1 009			I	Moyens de collecte essentiels à fournir sur demande	155	I	Même si les besoins sont limités, il faudrait prévoir des réceptacles de stockage et un camion-benne.
Selaata	205			I		41	Ac	
Tripoli	2,930	V	25	Ac	Une installation fixe de traitement est proposée avec des volumes minima de 30 m <sup>3</sup> de capacité de stockage et de 5 m <sup>3</sup> /heure de capacité de traitement	461	Ac	
Marsaxlokk	31,744	B + V	1,100	Ac	Les réservoirs d'hydrocarbures ne sont pas inclus dans cette estimation	2,049	Ac	
La Valette	12,497	F + B + V	1,100 (B) 12,000 (F)	Ac	Les installations citées sont fournies par la société chargée de la station de déballastage	4,553	Ac	Mise en place d'une station de transfert dans un lieu adéquat dans l'enceinte du port afin d'optimiser la collecte et le transport des ordures
Nador	11,318				Une installation fixe de traitement est proposée avec des volumes minima de 105 m <sup>3</sup> de capacité de stockage et 13 m <sup>3</sup> /heure de capacité de traitement	3,768	Ac	L'obligation d'élimination des ordures a permis de fournir un meilleur service de collecte grâce à des bennes et réceptacles prépositionnés

Tanger	380						Moyens de collecte principalement à fournir sur demande	1,295	Ac	Améliorations opérationnelles
Lattakia	3,431	V	<10	Ac	Améliorations opérationnelles signalées dans le Rapport	1,123	Ac			Même si les besoins sont négligeables, il faudrait fournir des réceptacles et un camion-benne.
Tartous	5,159	V		I	Capacité minimum de 35 m <sup>3</sup> par des moyens mobiles de collecte	829	I			
Bizerte & Menzel Bourguiba	1,361	V + P	20	Ac	L'installation de régénération des huiles usées prend en charge la collecte et le traitement des huiles usées provenant des navires	271	Ac			
La Goulette & Rades	5,435	V + P	20	I	Une installation fixe de traitement (capacité minimum de stockage de 70m <sup>3</sup> et un débit de 8,5 m <sup>3</sup> /heure) est proposée	1,612	Ac			
Sfax	6,643	V + P	20	Ac	La distance importante pour le transport des huiles usées jusqu'à Bizerte dicte la mise en place d'une installation fixe de traitement (65 m3 de capacité de stockage, 8 m <sup>3</sup> /heure de débit)	1,580	Ac			Implication effective de sous-traitants locaux chargés de la collecte des ordures
Sousse	380	V + P	20	Ac		1,295	Ac			
Gabès	4,182	V + P	20	Ac		1,526	Ac			
Zarzis	1,155	V	20	I	L'installation de stockage et de traitement proposée pour les déchets d'hydrocarbures provenant des pétroliers peut également absorber ce type et ces quantités de déchets	445,8	Ac			Implication effective de sous-traitants locaux chargés de la collecte des ordures
Iskenderun	2,316	F + V	13 (V) 98 (F)	Ac		586,5	Ac			
Dikili	255	V		Ac	Nombre limité de navires qui font escale au port.	176,8	Ac			Besoins limités des navires qui font escale au port.

Kusadasi	559						Il existe une pratique établie selon laquelle les navires à quai ne doivent pas livrer leurs huiles usées. Seuls les moyens de collecte indispensables sont recommandés.	2,106	Ac	Un bon modèle de collecte a permis à 90% des navires de livrer leurs ordures
Mersine	5,674	F + V	15 (V) 250 (F)	10	Ac			1,894	I	Au moins deux camions de 10 – 15 m <sup>3</sup> et/ou des réceptacles adéquats.
Bodrum	876				Ac		Il est proposé d'aménager une petite station environnementale pour la collecte des déchets d'hydrocarbures et des ordures	1,695	Ac	
Marmaris	1,314	B	500		Ac			245	Ac	
Baie de Nemrut	6,361						Une installation fixe de traitement (minimum 62 m <sup>3</sup> de capacité de stockage, 8 m <sup>3</sup> /heure de débit) est proposée	1,662	Ac	
Izmir	5,939	B + F	400	60	Ac		Modernisation des procédés de traitement en mettant l'accent sur le traitement des huiles émulsionnées.	1,384	Ac	
Antalya	2,373	F + V	20		Ac		Modernisation de la technologie de traitement par la mise en place – éventuelle – d'une installation nouvelle.	460,5	Ac	

### Légendes:

**F:** dispositif de collecte et de traitement basé au port, lié par des conduites aux jetées ou quais, et son matériel accessoire dont des réservoirs de stockage

**B:** moyens de navigation, avec ou sans moteur, servant à séparer ou non les eaux mélangées à des hydrocarbures

**P:** petits réceptacles portatifs adaptés pour la collecte et le stockage – temporaire – d'autres huiles usées

**V:** camions-citernes capables de recueillir et transporter des huiles usées et d'autres eaux mélangées à des hydrocarbures.

**Ac:** installations adéquates du point de vue des capacités.

**I:** installations inadéquates du point de vue des capacités.

**Tableau récapitulatif des installations de réception portuaires pour la collecte des eaux de ballast polluées provenant des pétroliers**

Port/ Terminal	Port		Terminal pétrolier				Volume annuel moyen estimé de déchets d'hydrocarbures provenant des navires (m³/an)	Installations de réception disponibles			Observations – Propositions	
	Commercial	Port doté d'une importante installation de réparation navale ou de nettoyage des citernes	Pétrole brut	Produits pétroliers	Centrale électrique (au flou) ou autres installations	Type		Capacité de stockage (m³)	Adéquation			
			Terminal de chargement	Terminal de déchargement	Terminal de chargement	Terminal de déchargement						
Alger									F+ T+ S	5,100	Ac	Naftec S.p.a. Terminal de raffinerie d'Alger
Complexe d'Arzew & Beñioui									F+ T	25,700	Ac	SD2, SD3 Sonatrach RTC disposent d'installations de déballastage
Béjaïa								54,000	F+ T	2,500	Ac	
Skikda								41,600	F+ T	15,000	Pas opérationnelle	Une installation de collecte (capacité de stockage pour le nettoyage des soutes et d'autres eaux mélangées à des hydrocarbures d'au moins 450 et 85 m³ respectivement et des moyens de collecte appropriés) et une station de traitement au débit minimum de 55 m³/heure sont proposées





Bizerite & Menzel Bourguiba	✓	✓	✓	✓	✓	134,300	F + T + S	8,000	Ac	La capacité redondante de réception pourrait changer l'infrastructure en place pour la rétention et la ségrégation initiale des eaux de ballast sales et d'autres eaux mélangées à des hydrocarbures.
La Skhira		✓			✓		F + T	60,000	Ac	
Zarzis	✓			✓	✓	9,600				On propose une barge capable de recevoir et stocker 2,000 m <sup>3</sup> servant potentiellement de séparateur flottant pour répondre aux besoins limités des opérations de pétroliers au port.
Aliaga				✓	✓		F + T + S	20,000	Ac	Terminal pétrolier et raffinerie de TURPAS, Aliaga.
Ceyhan			✓				F + T + S	95,000	Ac	Terminal pétrolier de Botas, Port de Ceyhan
Baie de Nemrut	✓			✓	✓		F + T + S	5,000	Ac	Terminal d'entreposage et de distribution de pétrole d'Oltisi

### Légendes:

**F:** dispositif de collecte et de traitement basé au port, lié par des conduites aux jetées ou quais, et son matériel accessoire dont des réservoirs de stockage

**B:** moyens de navigation, avec ou sans moteur, servant à séparer ou non les eaux mélangées à des hydrocarbures

**P:** petits réceptacles portatifs adaptés pour la collecte et le stockage – temporaire – d'autres huiles usées

**V:** camions-citernes capables de recueillir et transporter des huiles usées et d'autres eaux mélangées à des hydrocarbures.

**Ac:** installations adéquates du point de vue des capacités.

**I:** installations inadéquates du point de vue des capacités.

## **ANNEXE V**

### **Installations de réception existant dans les ports des pays méditerranéens non MEDA**

Dans cette annexe, on trouvera une description détaillée des installations de réception existant dans les ports/terminaux des pays ayant bénéficié des activités complémentaires réalisées par le REMPEC dans les pays ne bénéficiant pas du projet MEDA. De plus amples informations peuvent être trouvées dans les rapports finaux correspondants, dont la liste figure à l'Annexe I du présent document.

## Albanie

Port	Capacité de collecte des ordures disponible dans le port ( $m^3$ /moyen affecté)				Description du traitement des ordures provenant des navires	Restrictions opérationnelles imposées à l'utilisation des installations
	Camions (utilisés comme moyens de réception et de transport)	Moyens de navigation (ex.: barges utilisées pour la réception et le transport)	Réceptacles disposés sur les quais	Autres moyens de réception		
Durrës	8 (15 $m^3$ chacun)	3 (8 - 10 $m^3$ chacun)	20 (20 $m^3$ de capacité totale)	1 petit navire de récupération de débris		
<b>Entreprises privées autorisées</b>	<b>Conditions imposées aux navires pour livrer les ordures</b>				<b>Autres observations</b>	
<b>1. Izir Karagojzi (PDD)</b> Tel: 0030355052/24228 Mob: 00355/682043397 <b>2. Arian Quteza (Joni sh.p.k.)</b> Tel:00355052/31352 Mob:00355/692094621)	Aucune condition particulière					
		<b>Méthode d'élimination finale</b>		<b>Mode et organisation du paiement</b>		
		Élimination dans la décharge locale située à quelques kms de la zone portuaire		(Plage Tpl) \$ US		
				0 - 500		
				500 – 1000		
				1000 - 3000		
				3000 - 6000		
				6000 - 10000		
				10000 - 15000		
				15000 - 20000		
				20000 et +		

Port	Type d'installation		Déchets d'hydrocarbures reçus de l'installation										Restrictions opérationnelles imposées à l'utilisation des installations		
	Fixe	Navigable, Mobile	eaux de ballast sates	Nettoyage des citernes		résidus d'hydrocarbures contaminés par des substances chimiques		Ampleur et résidus de fonds de citernes provenant du nettoyage de pétroliers		Eaux de cale mélangées à des hydrocarbures et provenant de la chambre des machines		Résidus d'hydrocarbures provenant de la chambre des machines (résidus de fonds de citernes)			
Durées			Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> )	Capacité maximale de réception (m <sup>3</sup> /heure)	Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> )	Capacité maximale de réception (m <sup>3</sup> /heure)	Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> )	Capacité maximale de réception (m <sup>3</sup> /heure)	Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> )	Capacité maximale de réception (m <sup>3</sup> /heure)	Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> )	Capacité maximale de réception (m <sup>3</sup> /heure)	Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> )	Capacité maximale de réception (m <sup>3</sup> /heure)	Les déchets contaminés par des produits chimiques ne sont pas acceptés
Entreprises privées autorisées	Description de l'installation		Méthode de traitement des déchets d'hydrocarbures		Mode et organisation du paiement		Autres observations								
1.Izır Karagözi (P.D.D.) voir plus haut 2.Arian Quiteza (Joni sh.p.k.) voir plus haut															

Port	Capacité de collecte des ordures disponible dans le port ( <i>m<sup>3</sup>/moyen affecté</i> )				Description du traitement des ordures provenant des navires	Restrictions opérationnelles imposées à l'utilisation des installations
	Camions (utilisés comme moyens de réception et de transport)	Moyens de navigation (ex.: barges utilisées pour la réception et le transport)	Réceptacles disposés sur les quais	Autres moyens de réception		
Vlore	2 de 10 m <sup>3</sup> et 1 de 3 m <sup>3</sup>	1 embarcation de réception (3 m <sup>3</sup> )				
<b>Entreprises privées autorisées</b>	<b>Conditions imposées aux navires pour livrer les ordures</b>				<b>Autres observations</b>	
1. Shqiponja sh.p.k 2. L.SH.I sh.p.k.	Aucune condition particulière					
			<b>Méthode d'élimination finale</b>	<b>Mode et organisation du paiement</b>		
			Mise en décharge dans des conditions de contrôle peu strictes	(Pledge Tpl) \$ US 0 - 500 10 500 - 1000 15 1000 - 3000 25 3000 - 6000 35 6000 - 10000 38 10000 - 15000 42 15000 - 20000 48 20000 et plus 60		

Port	Capacité de collecte d'ordures disponible dans le port ( $m^3$ /moyen affecté)				Description du traitement des ordures provenant des navires	Restrictions opérationnelles imposées à l'utilisation des installations
	Camions (utilisés comme moyens de réception et de transport)	Moyens de navigation (ex.: barges utilisées pour la réception et le transport)	Réceptacles disposés sur les quais	Autres moyens de réception		
Shengjin	1 (5 $m^3$ de capacité totale)	1 embarcation de réception (capacité de 3 $m^3$ )				
Entreprises privées autorisées	Conditions imposées aux navires pour livrer les ordures			Méthode d'élimination finale	Mode et organisation du paiement	Autres observations
Gjovallin Kadeli Tel: 003550281-2221 Mob: 00355-692023489	Aucune condition particulière			Mise en décharge dans des conditions de contrôle peu strictes	(Plage Tpi) \$ US 0 - 500 10 500 - 1000 15 1000 - 3000 25 3000 - 6000 35 6000 - 10000 38 10000 - 15000 42 15000 - 20000 48 20000 et plus 60	

Port	Capacité de collecte d'ordures disponible dans le port ( <i>m<sup>3</sup>/moyen affecté</i> )				Description du traitement des ordures provenant des navires	Restrictions opérationnelles imposées à l'utilisation des installations
Saranda	Camions (utilisés comme moyens de réception et de transport)	Moyens de navigation (ex.: barges utilisées pour la réception et le transport)	Réceptacles disposés sur les quais	Autres moyens de réception	La zone portuaire ne dispose pas d'installations de traitement	
1 (10 m <sup>3</sup> de capacité totale)		1 de 1 m <sup>3</sup>		<b>Conditions imposées aux navires pour livrer les ordures</b>		
Riza Abecin owned Co. (Mob 00355 - 692483227)	Aucune condition particulière					
	Méthode d'élimination finale	(Plège Tpl) \$ US	0 - 500 10 500 - 1.000 15 1000 - 3000 25 3000 - 6000 35 6000 - 10000 38 10000 - 15000 42 15000 - 20000 48 20000 et plus 60			

## Croatie

Port	Capacité de collecte d'ordures disponible dans le port ( $m^3$ /moyen affecté)				Description du traitement des ordures provenant des navires	Restrictions opérationnelles imposées à l'utilisation des installations
	Camions (utilisés comme moyens de réception et de transport)	Moyens de navigation (ex.: barges utilisées pour la réception et le transport)	Réceptacles disposés sur les quais	Autres moyens de réception		
Dubrovnik	2 (capacité de 16 $m^3$ )		40 (110 $m^3$ de capacité totale)			Les déchets ayant un potentiel nocif n'y sont pas acceptés. Seules les ordures peuvent y être déchargées.
<b>Nom et coordonnées de l'Opérateur</b>	<b>Conditions imposées aux navires pour livrer leurs ordures</b>				<b>Autres observations</b>	
Luka. Dubrovnik (Service public) Cistoca d.o.o	Notification préalable. Confinement approprié de la partie organique des ordures					
			<b>Méthode d'élimination finale</b>	<b>Mode et organisation du paiement</b>		
			Décharge contrôlée	Les navires de croisière et de passagers qui livrent des ordures paient une redevance de 20 \$ US/ $m^3$	Un service 24/24 est prévu à tous les points de mouillage du port	

Port	Type d'installation			Déchets d'hydrocarbures reçus à l'installation (eaux de ballast polluées provenant des pétroliers)								Restrictions opérationnelles imposées à l'utilisation des installations		
	Fixe	Mobile, à terre	Mobile, flottante	eaux de ballast sales	Nettoyage des citernes	résidus d'hydrocarbures contaminés par des substances chimiques	Ampleur et résidus de fonds de citernes provenant du nettoyage de pétroliers	Eaux de cale mélangées à des hydrocarbures provenant des chaudières des machines	Résidus d'hydrocarbures provenant de la chambre des machines (résidus de froids de citernes)	Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> )	Capacité maximale de réception (m <sup>3</sup> /heure)		Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> )	Capacité maximale de réception (m <sup>3</sup> /heure)
Phoce, Viaska channel	√			Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> ) 400 (1) 800 (2)	Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> ) 400 (1) 800 (2)	Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> ) -	Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> ) -	Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> ) -	Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> ) 400 (1) 800 (2)	Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> ) 400 (1) 800 (2)	Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> ) -	Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> ) -	Capacité maximale de réception (m <sup>3</sup> /heure) -	Les déchets contaminés par des produits chimiques ne sont pas acceptés
Exploitants de l'installation de réception	Description de l'installation			Méthode de traitement des déchets d'hydrocarbures			Mode et organisation du paiement			Autres observations				
ENERGOPETROL d.d (1) L.P.T. (2)	Les exploitants des deux terminaux fournissent des installations de réception et de traitement pour les besoins occasionnels des pétroliers qui y font escale. Ils y livrent du sel sale, des eaux de nettoyage des citernes et d'autres résidus mélangés à des hydrocarbures. La livraison auprès de l'installation d'Energopetrol d.d. se fait par moyen d'une canalisation de 4" x 5 bar (MWP) d'une longueur de 500 m disposée sur la jeteé au niveau du canal de Viaska.			Séparation mécanique uniquement. Aucun autre traitement secondaire des eaux usées.			Renseignements non disponibles							

Port	Type d'installation		Déchets d'hydrocarbures reçus de l'installation							Restrictions opérationnelles imposées à l'utilisation des installations
	Fixe	Mobile, à terre Mobile, à terre Mobile	eaux de ballast sales	Nettoyage des citernes	résidus d'hydrocarbures contaminés par des substances chimiques	Ampleur et résidus de fonds de citernes provenant du nettoyage de pétroliers	Eaux de cale mélangées à des hydrocarbures et provenant de la chambre des machines	Résidus d'hydrocarbures provenant de la chambre des machines (résidus de fonds de citernes)		
			Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> ) Capacité maximale de réception (m <sup>3</sup> /heure)	Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> ) Capacité maximale de réception (m <sup>3</sup> /heure)	Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> ) Capacité maximale de réception (m <sup>3</sup> /heure)	Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> ) Capacité maximale de réception (m <sup>3</sup> /heure)	Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> ) Capacité maximale de réception (m <sup>3</sup> /heure)	Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> ) Capacité maximale de réception (m <sup>3</sup> /heure)		
Place	✓		400 (1) 800 (2)	400 (1) 800 (2)		*	400 (1) 800 (2)	400 (1) 800 (2)	Les déchets contaminés par des produits chimiques ne sont pas acceptés	
Exploitants de l'installation de réception	Description de l'installation		Méthode de traitement des déchets d'hydrocarbures		Mode et organisation du paiement		Autres observations			
ENERGOPETROL d.d (1) L.P.T. (2) Vebeccot d.o.o. Pomorski S.L.P. d.o.o	Les exploitants des deux terminaux fournissent des installations de réception et de traitement pour les besoins occasionnels des pétroliers qui y font escale. Ils y livrent du lest sale, des eaux de nettoyage des citernes et d'autres résidus mélangés à des hydrocarbures. La livraison auprès de l'installation d'Energopetrol d.d. se fait par moyen d'une canalisation de 4", 5 bar (MWP) d'une longueur de 500 m disposée sur la jetée au niveau du canal de Viskva.		Séparation mécanique uniquement. Aucun autre traitement secondaire des eaux usées.		Vebeccot d.o.o. et Pomorski S.L.P. d.o.o. facturent 20 \$US/m <sup>3</sup> de déchets récupérés.					

Port	Type d'installation		Déchets d'hydrocarbures reçus de l'installation							Restrictions opérationnelles imposées à l'utilisation des installations	
	Fixe	Mobile, à terre	Mobile	eaux de ballast sales	Nettoyage des citernes	résidus d'hydrocarbures contaminés par des substances chimiques	Ampleur et résidus de fonds de citernes provenant du nettoyage de pétroliers	Eaux de cale mélangées à des hydrocarbures et provenant de la chambre des machines	Résidus d'hydrocarbures provenant de la chambre des machines (résidus de fonds de citernes)		
Split	✓	✓		Capacité maximale de réception l'unité (m <sup>3</sup> ) 100	Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> ) 100	Capacité maximale de réception l'unité (m <sup>3</sup> ) 100	Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> ) 100	Capacité maximale de réception l'unité (m <sup>3</sup> ) 100	Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> ) 100	Capacité maximale de réception l'unité (m <sup>3</sup> ) 100	Les déchets contaminés par des produits chimiques ne sont pas acceptés
Entreprise privée agréée	Description de l'installation		Méthode de traitement des déchets d'hydrocarbures		Mode et organisation du traitement		Autres observations				
CIAN d.d.o. 21000 Split, Varaždinska 51 Tel: +385 21540 190 +385 21540 192 Fax: +385 21 540199 courriel: cian@st.tel.hr	L'entreprise dépose quelques camions-citernes à aspirateurs et un petit nombre de barges (bateaux récupérateurs) pour recueillir les huiles usées à bord des navires.  Le traitement des déchets se fait dans l'enceinte de sa propre installation.		Dépôt mécanique pour séparer les hydrocarbures avant de les filtrer et les homogénéiser.		Renseignements non disponibles						

Port	Type d'installation		Déchets d'hydrocarbures reçus de l'installation (eaux de ballast polluées provenant des pétroliers)										Restrictions opérationnelles imposées à l'utilisation des installations			
			eaux de ballast sales		Nettoyage des citernes		résidus d'hydrocarbures contaminés par des substances chimiques		Ampleur et résidus de fonds de citernes provenant du nettoyage de pétroliers		Eaux de cale mélangées à des hydrocarbures et provenant de la chambre des machines			Résidus d'hydrocarbures provenant de la chambre des machines (résidus de fonds de citernes)		
Exploitant de l'installation de réception	Description de l'installation	Méthode de traitement des déchets d'hydrocarbures	Mode et organisation du patement	Autres observations	Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> )		Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> /heure)		Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> )		Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> /heure)		Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> )		Capacité maximale de réception (m <sup>3</sup> /heure)	
					Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> )	Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> /heure)	Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> )	Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> /heure)	Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> )	Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> /heure)	Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> )	Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> /heure)				
Split	Fixe				5.000	5.000										Les déchets contaminés par des produits chimiques ne sont pas acceptés
	Mobile à terre															
INA PETRONAFTA	Renseignements non disponibles	Renseignements non disponibles	Renseignements non disponibles	Renseignements non disponibles												

Port	Type d'installation			Déchets d'hydrocarbures reçus de l'installation						Restrictions opérationnelles imposées à l'utilisation des installations
	Fixe	Mobile, à terre	Navigable Mobile	eaux de ballast sales	Nettoyage des citernes	résidus d'hydrocarbures contaminés par des substances chimiques	Ampleur et résidus de fonds de citernes provenant du nettoyage de pétroliers	Eaux de cale mélangées à des hydrocarbures et provenant de la chambre des machines	Résidus d'hydrocarbures provenant de la chambre des machines (résidus de fonds de citernes)	
Description des installations de réception				Méthode de traitement des déchets d'hydrocarbures		Mode et organisation du paiement		Autres observations		
Rijeka	✓ 10 camions-citernes (85 m <sup>3</sup> de capacité totale)	✓ 5 barges	✓ 1.000	Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> /heure) 1.000	Capacité maximale de réception à l'unité (m <sup>3</sup> /heure) 1.000	Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> ) -	Capacité maximale de réception à l'unité (m <sup>3</sup> ) 1.000	Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> ) 1.000	Capacité maximale de réception à l'unité (m <sup>3</sup> /heure) -	Les déchets contaminés par des produits chimiques ne sont pas acceptés
Entreprises de collecte de déchets d'hydrocarbures -DEZINSEKCIJA d.o.o. Adresse: Brajsina 13, 51000 Rijeka TEL: + 38551512-533 courriel: dezinssekija@ri.tel.hr				Outre les moyens de collecte déployés par les entreprises privées agréées, une installation fixe de réception et de traitement est opérationnelle au niveau du terminal pétrolier et de la raffinerie d'INA à Bakar. Sa capacité de stockage est de 4 000 tonnes et sa capacité nominale de traitement est de 750 m <sup>3</sup> /heure.		Le traitement se fait par le dépôt initial, la récupération des hydrocarbures séparés par l'écrémage de surface puis à l'aide d'un séparateur API pour la phase « eau » au débit de 750 m <sup>3</sup> /heure. L'effluent d'eau ne reçoit pas de second traitement.				
-IND-EKO Adresse: Korzo 40, 51000 Rijeka TEL: + 38551336093 courriel: ind-eko@ri.tel.hr										
-Rijekabank d.o.o. Adresse: Dalmatinskih brigada 17, 51211 Matulji TEL: + 38551276750 courriel: mareco@ri.tel.hr										



## Slovénie

Port	Capacité de collecte d'ordures disponible dans le port (m <sup>3</sup> /moyen affecté)				Description du traitement au port des ordures provenant des navires	Restrictions opérationnelles imposées à l'utilisation des installations
	Camions (utilisés comme moyens de réception et de transport)	Moyens de navigation (ex.: barges utilisées pour la réception et le transport)	Réceptacles disposés sur les quais	Autres moyens de réception		
Koper	1 camion (capacité de 10 m <sup>3</sup> )	1 bateau de réception (capacité de 15 m <sup>3</sup> )	(Conteneurs de 6m <sup>3</sup> )			
Nom et coordonnées de l'Opérateur	Conditions imposées aux navires pour livrer les ordures			Méthode d'élimination finale	Mode et organisation du paiement	Autres observations
<p>Hydro Koper Company            Adresse: Ferrarska 10, p.p.212, SI-6001 Koper            Tel: +386 56133000, Fax: +38656133011            Courriel: hidro.koper@siol.net</p>				Décharge contrôlée	Paiement d'une redevance journalière selon le tonnage brut et le nombre de personnes à bord des navires qui font escale	

Port, nom et implantation de l'installation	Type d'installation		Déchets d'hydrocarbures repus de l'installation (eaux de ballast mélangées à des hydrocarbures provenant des pétroliers)						Restrictions opérationnelles imposées à l'utilisation des installations				
	Fixe	Mobile, à terre	Mobile, à terre	Mobile	eaux de ballast sales	Nettoyage des citernes	résidus d'hydrocarbures contaminés par des substances chimiques	Ampleur et résidus de fonds de citernes provenant du nettoyage de pétroliers		Eaux de cale mélangées à des hydrocarbures et provenant de la chambre des machines	Résidus d'hydrocarbures provenant de la chambre des machines (résidus de fonds de citernes)		
			Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> )	Capacité maximale de réception (m <sup>3</sup> /heure)	Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> )	Capacité maximale de réception (m <sup>3</sup> /heure)	Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> )	Capacité maximale de réception (m <sup>3</sup> /heure)	Capacité de réception à l'unité (m <sup>3</sup> )	Capacité maximale de réception (m <sup>3</sup> /heure)			
Nom et coordonnées de l'opérateur	Description de l'installation		Méthode de traitement des déchets d'hydrocarbures			Mode et organisation du paiement			Autres observations				
Koper	✓	✓	-	-	-	-	-	-	47.0	30	47.0	30	Les déchets contaminés par des produits chimiques ne sont pas acceptés
Luka Koper d.d. Adressa: Vajkovo nabrežje 38 SI - 6501 Koper Tel: +386 5 6656 1 00 Fax: +386 5 6395020 Courriel: portkoper@luka-kp.si	Description de l'installation		Méthode de traitement des déchets d'hydrocarbures			Mode et organisation du paiement			Autres observations				
Ecotes (entreprise privée)	Description de l'installation		Méthode de traitement des déchets d'hydrocarbures			Mode et organisation du paiement			Autres observations				

## Libye

Port	Capacité de collecte des ordures (m3)				Description du traitement au port	Restrictions opérationnelles imposées à l'utilisation des installations
	Camions (utilisés comme moyens de réception et de transport)	Moyens de navigation	Réceptacles disposés sur les quais	Autres moyens de réception		
Tripoli	5 (5 m <sup>3</sup> chacun)		30 (20 m <sup>3</sup> de capacité totale)			
Prestataire de service	Conditions imposées aux navires pour livrer les ordures				Autres observations	
Entreprise privée agréée	Notification préalable, au moins 24 heures avant l'arrivée prévue du navire au port, indiquant le volume et la nature des ordures.				Mode et organisation du paiement	
					Méthode d'élimination finale	
					Mise en décharge localement à 50 Km de la zone portuaire	Redevance obligatoire pour tous les navires (25 dinars libyens par escale).

## Jordanie

Port	Capacité de collecte d'ordures disponible dans le port ( $m^3$ ou tonnes)				Description du traitement au port des ordures livrées par les navires	Restrictions opérationnelles imposées à l'utilisation des installations
Aqaba	Camions (utilisés comme moyens de réception et de transport)	Moyens de navigation (ex.: barges utilisées pour la réception et le transport)	Réceptacles sur les quais	Autres moyens de réception		
	3 (6 m <sup>3</sup> )	1 (120 tonnes)	Des barils sont disposés tout au long du quai ou en d'autres lieux			
Prestataire des services de collecte des ordures	Conditions imposées aux navires pour livrer les ordures				Mode et organisation du paiement	Autres observations
The Ports Corporation tel: +962 3 2014031 fax: +962 3 2016204	Les déchets alimentaires doivent être livrés bien emballés pour éviter pertes et émissions.				Méthode d'élimination finale	
		Mise en décharge localement à 50 Km de la zone portuaire	10 \$US/jour (poste de mouillage des navires)			
			15 \$ US (à l'ancre)			





