



NATIONS
UNIES

EP

UNEP/MED WG.452/7



**PROGRAMME DES NATIONS UNIES
POUR L'ENVIRONNEMENT
PLAN D'ACTION POUR LA MÉDITERRANÉE**

11 septembre 2018
Français
Original : Anglais

Réunion régionale sur les meilleures pratiques de gestion des déchets marins

Izmir, Turquie, 9-10 octobre 2018

Point 4 de l'Ordre du jour : Éléments clés des Lignes directrices régionales sur les mesures de prévention et de réduction de certains déchets marins

Application de droits d'un montant raisonnable pour l'utilisation des installations de réception portuaires ou, le cas échéant, application d'un régime sans redevance spéciale (« No-Special-Fee ») (Éléments clés)

Pour des raisons tant écologiques qu'économiques, ce document a été imprimé en quantité limitée. Les délégués sont invités à apporter leurs exemplaires aux réunions et à ne pas demander de copies supplémentaires.

Table des Matières

1 Introduction	1
2 Présentation du projet de Document d'orientation	2
3 Proposition de sommaire pour le projet de Document d'orientation	2
4 Description rapide du sommaire du projet de Document d'orientation	3
4.1 Introduction, cadre réglementaire relatif aux systèmes de recouvrement des coûts et types de systèmes de recouvrement des coûts (sections 1, 2 et 3).....	3
4.2 Application de systèmes de recouvrement des coûts dans les ports et marinas (section 4).....	3
4.3 Éléments déterminant le « coût » des IRP (section 5).....	3
4.4 Application de systèmes de recouvrement des coûts dans les ports et marinas de Méditerranée (section 6).....	3
5 Approche générale et sources d'informations pour le projet de Document d'orientation	4
5.1 Présentation des dimensions à aborder	4
5.2 Sources d'information.....	4
 Annexe 1. Liste des sources de référence à prendre en compte	 1

Liste des abréviations / acronymes

ENRTP	Programme thématique sur l'environnement et la gestion durable des ressources naturelles, dont l'énergie
GPGC	Programme concernant les biens publics mondiaux et les défis qui les accompagnent
LBS	Sources situées à terre
PAM	Plan d'action pour la Méditerranée
MARPOL	Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires
NSF	No-Special-Fee, régime sans redevance spéciale
IRP	Installations de réception portuaire
REMPEC	Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle
PNUE	Programme des Nations Unies pour l'environnement

1 Introduction

1. La 18^e Réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention pour la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (« la Convention de Barcelone »), qui s'est tenue à Istanbul en Turquie du 3 au 6 décembre 2013 a adopté la Décision IG.21/7 relative au Plan régional sur la gestion des déchets marins en Méditerranée dans le cadre de l'Article 15 du Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution provenant de sources et activités situées à terre (Protocole LBS) de la Convention de Barcelone, ci-après le Plan régional sur la gestion des déchets marins (UNEP(DEPI)/MED IG.21/9).

2. Selon l'Article 9(5) du Plan régional sur la gestion des déchets marins, et conformément aux objectifs et principes prévus, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone doivent, comme le stipule l'Article 14 du Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée (« le Protocole Prévention et situations critiques » de 2002) de la Convention de Barcelone, étudier et mettre en œuvre, dans la mesure du possible d'ici 2017, les moyens de facturer des droits d'un montant raisonnable pour l'utilisation des installations de réception portuaires ou, le cas échéant, l'application d'un régime sans redevance spéciale (« No-Special-Fee »).

3. Par ailleurs, selon l'Article 10(f) du Plan régional sur la gestion des déchets marins, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone s'engagent à étudier et mettre en œuvre, dans la mesure du possible, les mesures suivantes d'ici 2019, [...], (f) appliquer des droits d'un montant raisonnable pour l'utilisation des installations de réception portuaires ou, le cas échéant, appliquer un régime sans redevance spéciale (No-Special-Fee), en consultation avec les structures internationales et régionales compétentes, lors de l'utilisation des installations de réception portuaires pour la mise en œuvre des mesures prévues par l'Article 10.

4. Par ailleurs, l'Article 14 du Plan régional sur la gestion des déchets marins stipule que le Secrétariat, en coopération avec les organismes régionaux et internationaux compétents, doit préparer des lignes directrices spécifiques tenant compte des textes existants pertinents, pour accompagner et faciliter la mise en œuvre des mesures prévues par les Articles 9 et 10 dudit Plan. Selon les fonds externes disponibles, ces lignes directrices devront être publiées dans différentes langues régionales méditerranéennes.

5. La 19^e Réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et ses Protocoles, qui s'est tenue à Athènes en Grèce, du 9 au 12 février 2016, a adopté la Décision IG.22/4 relative à la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2016-2021), ci-après la Stratégie régionale (2016-2021) (UNEP(DEPI)/MED IG.22/28).

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

7. Le volet du Projet « Marine Litter-MED » coordonné par le REMPEC porte sur les mesures relatives à une meilleure gestion des déchets marins d'origine maritime dans les ports, et plus particulièrement sur l'application de droits d'un montant raisonnable pour l'utilisation des installations de réception portuaires ou, le cas échéant, l'application d'un régime sans redevance spéciale (« No-Special-Fee »), ainsi que la mise à disposition d'installations de réception et le dépôt des déchets générés par les navires dans les ports et marinas de Méditerranée.

8. Pour remplir l'objectif général du volet susmentionné, le REMPEC chapeaute une série d'activités, dont :

- i. La préparation d'une étude reposant sur une revue de la documentation existante sur les meilleures pratiques appliquées en Méditerranée et dans d'autres mers régionales européennes en ce qui concerne l'application de droits d'un montant raisonnable et d'un régime sans redevance spéciale pour l'utilisation des installations de réception portuaires, ci-après désignée « l'Étude », tel qu'exposé dans le document UNEP/MED WG.452/Inf.5 ;
- ii. La préparation d'un projet de Document d'orientation sur l'application de droits d'un montant raisonnable pour l'utilisation des installations de réception portuaires ou, le cas échéant, l'application d'un régime sans redevance spéciale, ci-après « le projet de Document d'orientation », dont les éléments clés sont exposés ici.

9. Le Programme de travail (PoW) 2018-2019 du PAM adopté par la 20^e Réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et ses Protocoles, qui s'est tenue à Tirana en Albanie, du 17 au 20 décembre 2017, prévoit plusieurs activités liées à la gestion des déchets marins, dont la mise en œuvre du Projet Marine Litter-MED financé par l'UE qui a des implications directes sur le développement d'un ensemble de lignes directrices techniques dans le cadre de l'Article 14 du Plan régional.

2 Présentation du projet de Document d'orientation

10. Le projet de Document d'orientation se penchera en détail sur les éléments de facturation pour l'utilisation d'installations de réception portuaires (IRP) dans les différents systèmes de redevances, y compris le régime sans redevance spéciale (No-Special-Fee, NSF). Les différents facteurs impactant le coût de la mise à disposition et de l'exploitation d'IRP seront identifiés. Ce document étudiera également comment les implémenter dans un système conforme au principe « pollueur-payeur » sans entraîner de coûts excessifs pour les usagers des ports et marinas de Méditerranée.

3 Proposition de sommaire pour le projet de Document d'orientation

1. Introduction
 - 1.1 Objectif du Document d'orientation
 - 1.2 Champ d'application
2. Cadre réglementaire relatif aux systèmes de recouvrement des coûts
 - 2.1 International
 - 2.2 Régional
3. Types de systèmes de recouvrement des coûts
 - 3.1 Systèmes indirects : No-Special-Fee (NSF)
 - 3.2 Systèmes de contribution/redevances pour la gestion administrative des déchets (ADM)
 - 3.3 Systèmes de redevances directes uniquement
4. Application de systèmes de recouvrement des coûts dans les ports et marinas
 - 4.1 Ports maritimes de commerce
 - 4.2 Ports de navires de croisière/de passagers
 - 4.3 Ports de pêche
 - 4.4 Marinas

5. Éléments déterminant le « coût » des IRP
 - 5.1 « Coût » des IRP
 - 5.1.1 Coûts d'exploitation
 - 5.1.2 Frais d'administration
 - 5.2 Revenus
 - 5.3 Notion de « montant raisonnable »
6. Application de systèmes de recouvrement des coûts dans les ports et marinas de Méditerranée
 - 6.1 Ports maritimes de commerce
 - 6.2 Ports de navires de croisière/de passagers
 - 6.3 Ports de pêche
 - 6.4 Marinas

4 Description rapide du sommaire du projet de Document d'orientation

4.1 Introduction, cadre réglementaire relatif aux systèmes de recouvrement des coûts et types de systèmes de recouvrement des coûts (sections 1, 2 et 3)

11. L'introduction (définition de l'objectif et du champ d'application du projet de Document d'orientation), le cadre réglementaire (international et régional) et les types de systèmes de recouvrement des coûts, c'est-à-dire les sections 1, 2 et 3 du Document d'orientation, présentent la question des régimes de redevances applicables aux déchets d'exploitation des navires aux lecteurs non avertis. Elles reprendront de manière générale les conclusions de l'Étude.

4.2 Application de systèmes de recouvrement des coûts dans les ports et marinas (section 4)

12. Cette section présentera plus en détail la question de l'application de systèmes de recouvrement des coûts dans les ports et marinas, pour les différents types de trafic et de déchets réceptionnés dans les ports maritimes de commerce, les ports de navires de croisière/de passagers, les ports de pêche et les marinas. Elle s'appuiera sur les conclusions de l'Étude, mais pourra également être complétée d'informations fournies pendant cette réunion.

4.3 Éléments déterminant le « coût » des IRP (section 5)

13. Cette section explore les différents éléments déterminant le « coût » des IRP :

- Coûts d'exploitation : coûts induits par le dépôt effectif des déchets provenant des navires ;
- Frais d'administration : frais de gestion des systèmes de recouvrement des coûts dans les ports ; et
- Revenus : recettes potentielles (par ex. revenus issus de la vente de déchets recyclés, régimes de responsabilité élargie des producteurs, subventions, etc.).

14. Cette section entend également préciser ce que les ports et leurs usagers considèrent comme des droits d'un « montant raisonnable » ; cette notion étant plutôt subjective, son interprétation peut varier suivant les ports et les usagers.

4.4 Application de systèmes de recouvrement des coûts dans les ports et marinas de Méditerranée (section 6)

15. Eu égard aux différences de production et gestion des déchets à bord, notamment en termes de types et de quantités de déchets générés et du risque qu'ils deviennent une source de déchets maritimes, une approche spécifique sera nécessaire pour l'application de systèmes de recouvrement des coûts dans les ports maritimes de commerce, les ports de navires de croisière/passagers, les ports de pêche et les marinas.

16. La question de la rentabilité des IRP et d'une possible coopération à l'échelon régional/sous-régional/national/sous-national sera également étudiée.

17. Des recommandations seront données sur l'application de systèmes de redevances dans les ports et marinas de Méditerranée. Elles reposeront sur les premières conclusions de l'Étude, mais pourront être complétées par des informations communiquées à l'occasion de cette réunion. Ces recommandations prendront également en compte l'évaluation des éléments déterminant le « coût » des IRP.

18. L'accent sera mis sur l'application de systèmes NSF pour les différents types de déchets dans les différents types de ports, notamment les détritiques et déchets de la pêche.

5 Approche générale et sources d'informations pour le projet de Document d'orientation

5.1 Présentation des dimensions à aborder

19. La préparation de ce Document d'orientation suppose la prise en compte de différents facteurs :

- Les éléments relatifs aux systèmes de recouvrement des coûts s'appuieront sur les informations pertinentes concernant les régimes de redevances et les meilleures pratiques identifiés dans l'Étude ;
- Les types de systèmes de redevances : leur application dans les ports et marinas de Méditerranée et d'autres mers régionales européennes ; et
- Les éléments déterminant l'utilisation des IRP et l'efficacité de systèmes de recouvrement des coûts dans un port :
 - L'élément « coût » :
 - Coût de mise à disposition des IRP ;
 - Coût d'utilisation et d'exploitation des IRP, dont les coûts de collecte des déchets ;
 - Coût de traitement des déchets collectés ;
 - Frais d'administration ; et
 - Revenus.
 - Les volumes de déchets d'exploitation des navires déposés, par types : impact sur la rentabilité d'une IRP ;
 - Les options possibles de coopération à un échelon régional/sous-régional/national/sous-national ;
 - Qu'est-ce qu'un droit d'un « montant raisonnable » ?
 - À partir des informations disponibles en ligne, il pourrait être envisageable de calculer pour certains ports la part (%) que représente la redevance déchets par rapport aux droits portuaires totaux par escale de navire ; et
 - Il convient de voir s'il est possible d'adopter une approche commune, du moins par type de port.
 - L'élément « niveau de service ».

5.2 Sources d'information

20. Plusieurs sources d'information sont à exploiter :

- Les documents et études cités dans la Liste des sources de référence à prendre en compte, tels que détaillés en **Annexe 1** du présent document, doivent être complétés par les autres études et évaluations incluses dans l'Étude.
- Les informations sur la mise en œuvre pratique de régimes de redevances lorsqu'elles sont disponibles sur les sites Web des ports.
- D'autres sources d'informations et contacts utiles peuvent être fournis pendant cette réunion.

21. Il convient de noter que des informations détaillées sur les structures de facturation et les modes de calcul des droits par les ports eux-mêmes (en tenant compte des coûts effectifs de collecte et de mise au rebut) peuvent être relativement complexes et ne sont généralement pas publiés. Il peut donc être nécessaire de prendre directement contact avec les autorités portuaires mais, dans le cadre du projet de Document d'orientation, cela ne peut se faire que sur une échelle limitée.

Annexe 1
Liste des sources de référence à prendre en compte

Liste des sources de référence à prendre en compte

1. La Convention de Barcelone et le Protocole Prévention et Situations d'urgence de 2002 ;
2. La Convention MARPOL et ses six annexes, avec une attention particulière sur l'Annexe V révisée (Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires), et sur le fait que la mer Méditerranée est une Zone spéciale aux termes de l'Annexe I MARPOL (adoptée le 2 nov. 1973, entrée en vigueur le 2 oct. 1983, prenant effet à compter du 2 oct. 1983) et l'Annexe V MARPOL (adoptée le 2 nov. 1973, entrée en vigueur le 31 déc. 1988, prenant effet à compter du 1^{er} mai 2009) ;
3. La Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, 1972 (« la Convention de Londres ») et le Protocole afférent de 1996 (« le Protocole de Londres »), tel qu'amendé ;
4. La Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination ;
5. Les décisions pertinentes des Parties contractantes à la Convention de Barcelone, y compris, et de manière non exhaustive :
 - La Décision IG 17/9 : Lignes directrices concernant les activités de plaisance et la protection de l'environnement marin en Méditerranée (UNEP(DEPI)/MED IG.17/10) ;
 - La Décision IG.20/10 : Adoption du cadre stratégique pour la gestion des détritiques marins (UNEP(DEPI)/MED IG 20/8)
 - La Décision IG.21/7: Plan régional sur la gestion des déchets marins dans le cadre de l'Article 15 du Protocole LBS (UNEP(DEPI)/MED IG.21/9) ;
 - La Décision IG. 22/10 : Mise en œuvre du Plan régional sur la gestion des déchets marins en Méditerranée (Lignes directrices « Pêche aux déchets », Rapport d'évaluation, Valeurs de référence, Cibles de réduction) (UNEP(DEPI)/MED IG.22/28) ; et
 - La Décision IG.22/4 : Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2016-2021) (UNEP(DEPI)/MED IG.22/28), en particulier les Objectifs spécifiques 5, 6 et 9.
6. Le projet de Document d'orientation concernant l'application de droits d'un montant raisonnable pour l'utilisation des installations de réception portuaires ou, le cas échéant, l'application d'un régime sans redevance spéciale, préparé dans le cadre du Projet « Marine Litter-MED » ;
7. Le projet de Lignes directrices opérationnelles relatives à la mise à disposition d'installations de réception dans les ports et au dépôt des déchets générés par les navires, préparé dans le cadre du Projet « Marine Litter-MED » ;
8. Le résultat du Projet MEDA sur les installations de réception portuaires pour la collecte et le traitement des ordures de navire, des eaux de cale et des résidus d'hydrocarbures (MED.B7.4100.97.0415.8) financé par l'Union européenne, ci-après « le Projet MEDA », en particulier les rapports finaux des activités suivantes :
 - Activité A : Collecte et traitement des déchets solides et liquides ;
 - Activité B : Solutions optimales pour la collecte, le traitement et l'élimination des déchets solides et liquides produits par les navires ;
 - Activité C : Collecte et traitement des eaux de ballast polluées provenant des pétroliers ;

- 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 ; et
 - Activité E : Séminaire régional sur les installations de réception portuaires pour la collecte des ordures de navires, des eaux de cale et des résidus d'hydrocarbures en Méditerranée (St Julian's, Malte, 24-26 novembre 2004).
9. L'évaluation des déchets marins en Méditerranée, PNUE/PAM, Athènes, 2015 ;
10. Les circulaires, résolutions et lignes directrices pertinentes du Comité de la protection du milieu marin (MEPC) de l'OMI relatives à l'Annexe V MARPOL, y compris, de manière non exhaustive :
- Guide consolidé de bonnes pratiques à l'intention des fournisseurs et utilisateurs d'installations de réception portuaires (MEPC.1/Circ.834/Rev.1) ;
 - Directives visant à garantir l'adéquation des installations portuaires de réception des déchets (MEPC.83(44)) ;
 - Directives de 2012 pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL (MEPC.219(63)) ;
 - Directives de 2012 pour l'élaboration des plans de gestion des ordures (MEPC.220(63)) ;
 - Directives de 2012 pour l'élaboration d'un plan régional relatif aux installations de réception (MEPC.221(63)) ;
 - MARPOL - Comment procéder, Edition 2013 ; et
 - Installations de réception portuaires - Comment procéder, Edition 2016.
11. Les documents utiles relatifs aux déchets marins, notamment ceux portant sur l'élaboration d'un plan d'action pour la gestion des déchets marins plastique provenant des navires, soumis à l'Assemblée de l'OMI, au MEPC de l'OMI, ainsi qu'au Groupe scientifique de la Convention de Londres (LC) et au Groupe scientifique du Protocole de Londres (LP) : A 30/D, A 30/11/1, MEPC 72/15, MEPC 72/15/Corr.1, MEPC 73/8, MEPC 73/8/1, MEPC 73/8/2, MEPC 73/8/3, MEPC 73/8/4, MEPC 73/8/5, MEPC 73/8/6, MEPC 73/8/7, MEPC 73/INF.9, MEPC 73/INF.25, LC 38/16, LC 39/11, LC/SG 41/8/1, etc. ;
12. Le rapport final de l'Examen de l'état actuel des connaissances concernant les déchets marins dans les détritiques jetés à la mer dans le cadre de la Convention et du Protocole de Londres, OMI, Londres 2016 ;
13. Le manuel d'orientation sur les moyens d'améliorer l'interface mer-terre (UNEP/CHW.13/INF/37/Rev.1) ;
14. Plan Bleu (2017). *Socio-economic tools for supporting the achievement of Good Environmental Status of Mediterranean marine waters* (Outils sociaux-économiques pour contribuer à parvenir à un bon état écologique des eaux de la mer Méditerranée). Valbonne, Plan Bleu. (Rapport technique) ;
15. Les législations pertinentes de l'UE, y compris, de manière non exhaustive :
- Directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison ;
 - Directive 2008/56/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin ; et
 - Directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives.

16. Les développements de la Proposition de Directive du Parlement européen et du Conseil relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, abrogeant la directive 2000/59/CE et modifiant la directive 2009/16/CE et la directive 2010/65/UE, notamment :
 - COM/2018/033 final - 2018/012 (COD) (Proposition de directive) ;
 - SWD/2018/021 final - 2018/012 (COD) (Analyse d'impact) ;
 - SWD/2018/022 final - 2018/012 (COD) (Résumé de l'analyse d'impact) ; et
 - SEC/2018/0058 final (Avis sur l'analyse d'impact).
17. GESAMP (2015). « *Sources, fate and effects of microplastics in the marine environment: a global assessment* » (Kershaw, P. J., ed.). (Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin, OMI/FAO/UNESCO-COI/UNIDO/OMM/AIEA/UN/UNEP/UNDP). Rep. Stud. GESAMP n°90, 96 p. ;
18. GESAMP (2016). « *Sources, fate and effects of microplastics in the marine environment: part two of a global assessment* » (Kershaw, P.J., and Rochman, C.M., eds). (Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin, OMI/FAO/UNESCO-COI/UNIDO/OMM/AIEA/UN/UNEP/UNDP). Rep. Stud. GESAMP n°93, 220 p. ;
19. Les développements pertinents au sein du Partenariat mondial sur les déchets marins (GPML) ;
20. Les développements pertinents au sein du G7 ou du G20 concernant les déchets marins, y compris, de manière non exhaustive :
 - le Plan d'action du G7 pour lutter contre les déchets marins (Annexe à la Déclaration des Dirigeants du Sommet du G7, Schloss Elmau, Allemagne, 7-8 juin 2015) ; et
 - Plan d'action du G20 sur les déchets marins (Annexe à la Déclaration des Dirigeants du G20, Hambourg, Allemagne, 7-8 juillet 2017).
21. ISO 16304:2013, Navires et technologie maritime – Protection de l'environnement marin – Disposition et gestion des installations portuaires de collecte des déchets ;
22. ISO 21070, Norme pour la gestion et la manutention des déchets à bord du navire ; et
23. Toute autre information pertinente que les Consultants pourront juger utile ou qui pourrait être fournie par le REMPEC et les Parties contractantes à la Convention de Barcelone, concernant en particulier les projets ou les initiatives menés dans ce domaine au niveau national, sous-régional ou régional.