



NATIONS
UNIES

EP

UNEP/MED WG.466/7



UNEP



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

8 mars 2019
Original : anglais

Deuxième Réunion régionale sur les meilleures pratiques en matière de déchets marins
(Organisée conjointement avec le Forum international sur les déchets marins et l'économie circulaire de 2019
(MARLICE))

Séville, Espagne, 8-10 avril 2019

Point 3 de l'ordre du jour : Directives régionales relatives aux mesures choisies de prévention et de réduction des déchets marins

Document d'orientation visant à déterminer l'application des systèmes de facturation raisonnable des prestations des installations de réception portuaires ou, le cas échéant, l'application du système « sans redevance spéciale à acquitter »

Pour des raisons environnementales et économiques, le tirage du présent document a été restreint. Les participants sont priés d'apporter leur copie à la réunion et de ne pas demander de copies supplémentaires.

Note du Secrétariat

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

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

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

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

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

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

Le Programme de travail (PoW) 2018-2019 de l'ONU Environnement / PAM adopté par la vingtième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles, qui a eu lieu à Tirana, en Albanie, du 17 au 20 décembre 2017, comprend plusieurs activités concernant les déchets marins, y compris la mise en œuvre du projet « Marine Litter-MED » financé par l'Union européenne (UE) qui vise à élaborer un ensemble de lignes directrices techniques dans le cadre de l'article 14 du Plan régional sur les déchets marins.

Dans cette optique, le projet « Marine Litter-MED » financé par l'UE a été mis au point pour faciliter la mise en œuvre du Plan régional sur les déchets marins. La composante de ce projet qui met l'accent sur les mesures relatives à l'amélioration de la gestion des déchets marins provenant de sources en mer dans les ports et les marinas en Méditerranée, et plus particulièrement sur l'application des systèmes de facturation raisonnable des prestations des installations de réception portuaires ou, le cas échéant, l'application du système « sans redevance spéciale à acquitter », ainsi que sur la mise à disposition d'installations de réception portuaires et la livraison des déchets provenant des navires dans les ports et marinas de Méditerranée, est coordonnée par le REMPEC. Les activités pertinentes de cette composante comprennent la préparation :

- i. d'une étude reposant sur une revue de la documentation sur les meilleures pratiques existantes en Méditerranée ainsi que dans d'autres mers régionales européennes pour l'application des systèmes de facturation raisonnable des prestations des installations de réception portuaires et du système « sans redevance spéciale à acquitter », ci-après dénommé « Etude », telle qu'elle figure au document UNEP/MED WG.466/Inf.3 ; et
- ii. d'un projet de Document d'orientation visant à déterminer l'application des systèmes de facturation raisonnable des prestations des installations de réception portuaires ou, le cas échéant, l'application du système « sans redevance spéciale à acquitter », ci-après dénommé « projet de Document d'orientation ».

L'Etude et les principaux éléments du projet de Document d'orientation ont été présentés lors de la réunion régionale sur les meilleures pratiques en matière de déchets marins, qui s'est tenue à Izmir, en Turquie, du 9 au 10 octobre 2018. Des consultations ont été menées par le REMPEC avec les Correspondants Prévention du REMPEC par le biais de la lettre circulaire n° 03 / 2019 du REMPEC en date du 29 janvier 2019. Le présent document est présenté à la présente réunion pour examen et commentaires, avant d'être soumis à la treizième réunion des correspondants du REMPEC, qui aura lieu provisoirement à Malte en juin 2019, pour leurs examen supplémentaire et recommandations.

Table des matières

1	Introduction	1
1.1	Contexte	1
1.2	Objectif et portée du Document d'orientation	2
2	Cadres réglementaires régissant les systèmes de recouvrement des coûts	2
2.1	Cadre réglementaire international : la Convention MARPOL	2
2.2	Cadres réglementaires régionaux	3
2.2.1	Plan régional pour la gestion des déchets marins en Méditerranée	3
2.2.2	Directive 2000/59/CE de l'UE sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison	4
2.2.2.1	Éléments clés	4
2.2.2.2	Systèmes de recouvrement des coûts dans la directive PRF	5
2.2.2.3	Développements récents	6
3	Types de systèmes de recouvrement des coûts	8
3.1	Présentation des systèmes de recouvrement des coûts pour les déchets d'exploitation des navires	8
3.2	Systèmes « sans redevance spéciale à acquitter » (NSF)	10
3.3	Systèmes de contributions/redevances administratives sur les déchets (ADM)	10
3.4	Systèmes à redevances directes uniquement	11
4	Application de systèmes de recouvrement des coûts dans les ports et les marinas	11
4.1	Présentation de l'application de systèmes de recouvrement des coûts dans les ports maritimes marchands de l'UE	11
4.2	Application de systèmes de recouvrement des coûts dans les ports de croisière/passagers	12
4.3	Application de systèmes de recouvrement des coûts dans les ports de pêche	12
4.4	Application de systèmes de recouvrement des coûts dans les marinas	13
5	Éléments de détermination du « coût » des PRF	13
5.1	Le « coût » des PRF	13
5.1.1	Coûts directs	15
5.1.2	Coûts indirects	15
5.2	Revenus	16
5.3	La notion de « coût raisonnable »	16
6	Recommandations pour l'application de systèmes de recouvrement des coûts dans les ports et les marinas en Méditerranée	17
6.1	Recommandations pour les systèmes de recouvrement des coûts dans les ports maritimes marchands	18
6.1.1	Annexe I de MARPOL	18
6.1.2	Annexe II de MARPOL	19
6.1.3	Annexe IV de MARPOL	19
6.1.4	Annexe V de MARPOL	20
6.1.4.1	Ordures (Annexe V de MARPOL, déchets autres que les résidus de cargaison)	20
6.1.4.2	Résidus de cargaison visés par l'Annexe V de MARPOL	21
6.1.5	Annexe VI de MARPOL	22
6.2	Ports de croisière/passagers	22
6.2.1	Annexe I de MARPOL	22
6.2.2	Annexe II de MARPOL	23
6.2.3	Annexe IV de MARPOL	23
6.2.4	Annexe V de MARPOL	24
6.2.5	Annexe VI de MARPOL	24
6.3	Ports de pêche	25

6.3.1	Annexe I de MARPOL	25
6.3.2	Annexe II de MARPOL	25
6.3.3	Annexe IV de MARPOL	25
6.3.4	Annexe V de MARPOL	26
6.3.5	Annexe VI de MARPOL	27
6.4	Marinas	27
6.4.1	Annexe I de MARPOL	27
6.4.2	Annexe II de MARPOL	28
6.4.3	Annexe IV de MARPOL	28
6.4.4	Annexe V de MARPOL	28
6.4.5	Annexe VI de MARPOL	29
6.5	Synthèse des recommandations	29

Liste des abréviations et acronymes

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

1 INTRODUCTION

1.1 Contexte

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

2. Selon l'article 9(5) du Plan régional sur les déchets marins, conformément aux objectifs et principes dudit Plan, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone doivent, comme le stipule l'article 14 du Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée (Protocole « Prévention et situations critiques » de 2002) à la Convention de Barcelone, étudier et mettre en œuvre, dans la mesure du possible d'ici 2017, divers moyens d'imputer des coûts raisonnables pour l'utilisation des installations de réception portuaires (PRF) ou, le cas échéant, l'application du système « sans redevance spéciale à acquitter ». Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone doivent également prendre les mesures nécessaires pour fournir aux navires utilisant leurs ports les informations à jour relatives à l'obligation résultant de l'Annexe V de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) et de leur législation applicable à cet égard.

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

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

5. La Stratégie régionale (2016-2021) aborde la problématique des déchets marins dans les Objectifs spécifiques 5, 6 et 9.

6. Le projet « Marine Litter-MED » du programme thématique « Biens publics mondiaux et défis » (BPMD) / « Environnement et gestion durable des ressources naturelles, y compris l'énergie » (ENRTP), ci-après dénommé projet « Marine Litter-MED », vise à accompagner les Parties contractantes à la Convention de Barcelone du sud de la Méditerranée et des pays européens voisins dans la mise en œuvre du Plan régional sur les déchets marins.

7. La composante du projet « Marine Litter-MED » coordonnée par le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) met l'accent sur les mesures relatives à l'amélioration de la gestion des déchets marins provenant de sources en mer dans les ports et les marinas en Méditerranée, et plus particulièrement sur l'application des systèmes de facturation raisonnable des prestations des installations de réception portuaires ou, le cas échéant, l'application du système « sans redevance spéciale à acquitter », ainsi que sur la mise à

disposition d'installations de réception portuaires et la livraison des déchets provenant des navires dans les ports et marinas de Méditerranée.

1.2 Objectif et portée du Document d'orientation

8. Le Document d'orientation visant à déterminer l'application des systèmes de facturation raisonnable des prestations des installations de réception portuaires ou, le cas échéant, l'application du système « sans redevance spéciale à acquitter », ci-après « le Document d'orientation », étudie dans le détail les éléments de facturation intervenant dans l'utilisation des PRF dans les différents systèmes de redevances, et notamment le système « sans redevance spéciale à acquitter » (NSF). Les différents éléments qui influent sur le coût de mise à disposition et d'exploitation de PRF seront identifiés ; le projet évaluera comment ils peuvent être intégrés dans un système de redevances aligné sur le principe du « pollueur-payeur » sans entraîner des coûts excessifs pour les usagers des ports et marinas de Méditerranée.

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

2 CADRES RÉGLEMENTAIRES RÉGISSANT LES SYSTÈMES DE RECOUVREMENT DES COÛTS

2.1 Cadre réglementaire international : la Convention MARPOL

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

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

12. La Convention MARPOL prévoit notamment de réguler la disponibilité d'installations de réception portuaires (PRF) adéquates, les types de déchets/résidus qui peuvent (et par conséquent aussi, ceux qui ne doivent pas) être légalement rejetés en mer, la gestion des déchets à bord, ainsi que les mesures exécutoires et les inspections.

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

« L'augmentation du nombre d'installations de réception portuaires pour répondre aux besoins nés du trafic maritime sans générer de désagréments ou de retards anormaux peut exiger des investissements de la part des opérateurs de ports et de terminaux, ainsi que des entreprises responsables de la gestion des ordures dans ces ports. Les États sont invités à évaluer les moyens à leur portée de limiter cet impact, en veillant à ce que les ordures déposées dans les ports soient

effectivement collectées et mises au rebut correctement, moyennant un coût raisonnable ou sans imposer de redevances spéciales pour les navires individuels. Les moyens envisageables sont notamment :

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

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

2.2 Cadres réglementaires régionaux

2.2.1 Plan régional pour la gestion des déchets marins en Méditerranée

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

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

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

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

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

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

2.2.2 Directive 2000/59/CE de l'UE sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison

2.2.2.1 *Éléments clés*

19. En 2000, l'Union européenne s'est dotée d'un instrument réglementaire ciblant spécifiquement la prévention de la pollution du milieu marin par les déchets des navires. L'objectif de la directive 2000/59/CE sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison est de réduire les rejets de déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison en mer, et notamment les rejets illicites, effectués par les navires utilisant les ports de l'Union européenne, en améliorant la disponibilité et l'utilisation des installations de réception portuaires destinées aux déchets d'exploitation et aux résidus de cargaison, et de renforcer ainsi la protection du milieu marin. Si l'objectif de cette directive est comparable à l'objectif premier de la Convention MARPOL, leurs exigences clés diffèrent sur certains points.

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

21. La directive PRF prévoit notamment les exigences clés suivantes :
- a) Une obligation pour les États membres de s'assurer que des PRF adéquates sont disponibles pour répondre aux besoins des navires utilisant habituellement le port, sans causer de retards anormaux à ces navires ;
 - b) Un plan approprié de réception et de traitement des déchets doit être établi et mis en œuvre pour chaque port après consultation des parties concernées, notamment les utilisateurs des ports. Ces plans doivent être évalués et approuvés par l'autorité compétente dans l'État membre ;
 - c) Les capitaines des navires doivent remplir un formulaire de notification préalable des déchets et le transmettre dans les temps (au moins 24 h avant l'arrivée), informant le port d'escale de leurs intentions concernant le dépôt de déchets d'exploitation et de résidus de cargaison ;
 - d) Le dépôt obligatoire de tous les déchets d'exploitation des navires. Un navire peut néanmoins être autorisé à reprendre la mer jusqu'au port d'escale suivant sans déposer ses déchets d'exploitation s'il est doté d'une capacité de stockage spécialisée suffisante ;
 - e) La mise en œuvre d'un système de recouvrement des coûts conforme au principe « pollueur-payeur » via l'application d'une redevance sur les déchets, incitant de fait les navires à ne pas rejeter leurs déchets d'exploitation en mer ; et
 - f) La mise en place d'un plan d'inspections, permettant aux États membres de s'assurer que tout navire peut être inspecté.

2.2.2.2 *Systèmes de recouvrement des coûts dans la directive PRF*

22. L'application du principe du « pollueur-payeur »¹ peut aider à promouvoir l'utilisation des PRF et le dépôt des déchets d'exploitation de navires à terre. Outre la mise à disposition de PRF adéquates, l'application du principe du « pollueur-payeur » aux déchets des navires peut être facilitée en demandant aux navires de contribuer de manière significative aux coûts induits par la réception et la gestion de ces déchets. Cette contribution peut être collectée via un système de recouvrement des coûts spécifique avec une redevance perçue sur les navires faisant escale dans le port, qu'ils utilisent les installations de réception portuaires ou non. Cette redevance doit couvrir les coûts de collecte, de transport et de traitement des déchets d'exploitation des navires.

23. La directive PRF impose la mise en place d'un tel système de recouvrement des coûts via son article 8 :

1. *Les États membres doivent veiller à ce que les coûts des installations de réception portuaires destinées aux déchets d'exploitation des navires, y compris pour le traitement et l'élimination des déchets, soient couverts par une redevance perçue sur les navires.*
2. *Les systèmes de recouvrement des coûts pour l'utilisation des installations de réception portuaires ne constituent en aucune manière une incitation à déverser les déchets en mer. À cette fin, il y a lieu d'appliquer les principes suivants aux navires autres que les navires de pêche et les bateaux de plaisance ayant un agrément pour 12 passagers maximum :*
 - (a) *Tous les navires faisant escale dans un port d'un État membre supportent une part significative des coûts visés au paragraphe 1, qu'ils utilisent ou non les installations. À cet effet, la redevance peut notamment être intégrée dans les taxes portuaires ou être conçue comme une redevance forfaitaire spécifique pour les déchets. Ces redevances peuvent varier en fonction notamment de la catégorie, du type et de la taille du navire ;*
 - (b) *La part des coûts qui n'est, le cas échéant, pas couverte par la redevance visée au point (a) sera couverte sur la base des types et des quantités de déchets d'exploitation du navire effectivement déposés par le navire ;*
 - (c) *Les redevances peuvent être réduites si la gestion, la conception, l'équipement et l'exploitation du navire du point de vue de l'environnement sont tels que le capitaine peut démontrer que le navire produit des quantités réduites de déchets d'exploitation.*
3. *Afin de garantir que les redevances sont équitables, transparentes et non discriminatoires et reflètent les coûts des installations et des services proposés et, le cas échéant, utilisés, les utilisateurs du port devraient être informés du montant des redevances et de la base de calcul de celles-ci.*
4. *La Commission soumettra, trois ans au plus tard après la date mentionnée à l'article 16(1), au Parlement européen et au Conseil, un rapport évaluant l'incidence de la différence des systèmes de recouvrement des coûts, prévus au paragraphe 2, sur le milieu marin et la structure des flux de déchets. Ce rapport sera établi en coopération avec les autorités compétentes des États membres et les représentants portuaires.*
5. *La Commission présentera, si nécessaire au vu de cette évaluation, une proposition modifiant la présente directive par l'instauration d'un système prévoyant le versement par tous les navires faisant escale dans un port d'un État membre d'une redevance correspondant à un pourcentage approprié des coûts mentionnés au*

¹ Le principe du « pollueur-payeur » prévoit que la partie responsable d'une pollution doit supporter les coûts des dommages subis de ce fait par le milieu naturel.

paragraphe 1, c'est-à-dire au moins un tiers, indépendamment de l'utilisation par ceux-ci des installations, ou un système alternatif qui a les effets équivalents.

24. Dans une déclaration distincte, la Commission européenne a indiqué interpréter le terme « significatif » comme un chiffre de l'ordre d'au moins 30 % des coûts auxquels se réfère l'article 8(1).

25. Il est à noter qu'en raison de la définition de l'expression « déchets d'exploitation des navires »² utilisée dans la Directive PRF, les systèmes de recouvrement des coûts ne sont pas tenus de couvrir la collecte et le traitement des résidus de cargaison. Par ailleurs, selon les termes de l'article 10 de la directive PRF, toute redevance liée au dépôt de résidus de cargaison est payée par l'utilisateur de l'installation de réception.

26. Par ailleurs, suite à l'adoption de l'Annexe V³ MARPOL révisée en 2011, il n'est plus fait référence aux « déchets liés à la cargaison » (les déchets générés lors de l'arrimage et la manutention des cargaisons sont couverts par la définition des « déchets opérationnels » dans l'Annexe V MARPOL révisée).

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

2.2.2.3 Développements récents

28. La directive PRF 2000/59/CE a été révisée en 2018, aboutissant à l'adoption en décembre 2018 d'une nouvelle directive PRF **(ajouter la référence lorsqu'elle sera disponible)**, qui abroge le précédent texte. Cette nouvelle directive est entrée en vigueur le **(date)** et devra être mise en œuvre par les États membres d'ici **(date)**.

29. Le tableau suivant présente sous forme synthétique les points clés de la nouvelle directive PRF (amendements à la directive 2000/59/CE) concernant l'application de systèmes de recouvrement des coûts. Les différences spécifiques sont l'application obligatoire d'un système 100 % indirect pour les ordures produites par les navires (autres que les résidus de cargaison), l'identification de catégories de coûts et revenus nets liés à l'exploitation et à l'administration de PRF (coûts directs, coûts indirects et revenus nets), et l'inclusion des déchets pêchés passivement et déchets des systèmes d'épurateur (Annexe VI de MARPOL).

Tableau : Présentation des éléments clés de l'article 8 de la nouvelle directive PRF (amendements à la directive 2000/59/CE)

Article	Objet	Amendement
8	Systèmes de recouvrement des coûts	Les États membres doivent veiller à ce que les coûts d'exploitation des installations de réception portuaires pour la collecte et le traitement des déchets issus des navires, autres que les résidus de cargaison, soient couverts par une redevance perçue sur les navires. Ces coûts incluent les éléments cités en Annexe 4 (catégories de coûts et revenus nets liés à

² Les « déchets d'exploitation des navires » désignent tous les déchets, y compris les eaux résiduaires, et résidus autres que les résidus de cargaison, qui sont produits durant l'exploitation d'un navire et qui relèvent des Annexes I, IV et V de MARPOL 73/78, ainsi que les déchets liés à la cargaison tels que définis dans les Directives pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL 73/78.

³ Amendements à l'Annexe du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (résolution MEPC.201(62)), adoptés le 15 juillet 2011.

	<p>l'exploitation et à l'administration des PRF, y compris les coûts directs, les coûts indirects et les revenus nets)</p> <p>Les systèmes de recouvrement des coûts ne doivent en aucune manière constituer une incitation à déverser les déchets en mer pour les navires. À cette fin, les États membres doivent appliquer les principes suivants à la conception et à l'exploitation des systèmes de recouvrement des coûts dans les ports :</p> <p>(a) les navires doivent s'acquitter d'une redevance indirecte, qu'ils déposent leurs déchets dans une installation de réception portuaire ou non ;</p> <p>(b) cette redevance indirecte doit couvrir les coûts administratifs indirects, ainsi qu'une part significative des coûts d'exploitation directs, tels que déterminés en Annexe 4. Cette part significative des coûts d'exploitation directs doit représenter au moins 30 % des coûts directs totaux pour le dépôt effectif de déchets au cours de l'année précédente. Les coûts liés au volume de trafic anticipé pour l'année à venir peuvent également être pris en compte ;</p> <p>(c) afin d'encourager au maximum le dépôt des déchets tels que définis dans l'Annexe V de la Convention MARPOL autres que les résidus de cargaison, aucune redevance directe ne devra être imposée pour ces déchets, l'objectif étant de garantir un droit de dépôt sans autres frais supplémentaires au regard du volume de déchets déposés, sauf dans les cas où ce volume de déchets excéderait la capacité de stockage spécialisé maximum mentionnée dans le formulaire présenté en Annexe 2 de cette directive. Les déchets pêchés passivement doivent être couverts par ce régime, y compris le droit de dépôt ;</p> <p>(ca) afin d'éviter que les coûts de collecte et de traitement des déchets pêchés passivement ne soient exclusivement supportés par les usagers des ports, les États membres peuvent décider de les couvrir avec les revenus générés par des systèmes de financement alternatifs, comme les plans de gestion des déchets et les fonds européens, nationaux ou régionaux disponibles ;</p> <p>(d) la redevance indirecte ne doit pas inclure les déchets issus des systèmes d'épuration des gaz d'échappement, dont les coûts devront être couverts en fonction des types et quantités de déchets déposés.</p> <p>Le cas échéant, la partie des coûts non couverte par la redevance visée au point (b) sera couverte en fonction des types et des quantités de déchets effectivement déposés par le navire.</p> <p>Les redevances peuvent être différenciées comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la catégorie, le type et la taille du navire ; - la mise à disposition de services pour les navires en dehors des heures d'activité normales du port ; ou - la nature dangereuse des déchets. <p>Les redevances seront réduites en fonction :</p>
--	--

		<ul style="list-style-type: none"> - du type de transport auquel se livre le navire, en particulier lorsqu'il s'agit d'échanges de commerce maritime à courte distance ; ou - de la conception, des équipements et de l'exploitation du navire, lorsqu'il ressort que le navire produit des quantités moindres de déchets et les gère d'une manière durable et respectueuse de l'environnement.
--	--	---

3. TYPES DE SYSTÈMES DE RECOUVREMENT DES COÛTS

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

30. Ni la Convention MARPOL ni la directive PRF de l'UE ne détaillent de manière très stricte les modalités des systèmes de recouvrement des coûts. La Convention MARPOL n'impose pas la mise en place d'un quelconque système de recouvrement des coûts, la seule référence se trouvant dans les Directives pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL de 2017 (résolution MEPC.295(71)).

31. La directive PRF 2000/59/CE, quant à elle, laisse la place à l'interprétation par chaque État membre : une directive est en effet un acte juridique de l'Union qui instaure une obligation de résultat pour les États membres, mais en leur laissant le choix des moyens d'atteindre ce résultat⁴ ; les directives laissent aux États membres une certaine marge de manœuvre quant aux règles précises à adopter. C'est également le cas pour certains des éléments clés de la directive, notamment les éléments⁵ relatifs aux systèmes de recouvrement des coûts, comme :

- la définition de la notion d'installations « adéquates » ;
- la définition de l'expression « répondre aux besoins des utilisateurs » ;
- la définition de la notion de répondre aux besoins de « l'environnement » ;
- la désignation des diverses autorités auxquelles les notifications peuvent être soumises, plus l'absence de définition de la notion « d'autorité compétente » à laquelle toutes les notifications doivent être transmises ;
- les systèmes de recouvrement des coûts qui ne doivent constituer « en aucune manière une incitation » à déverser les déchets en mer. Cela peut être interprété de deux manières : « aucune incitation du tout » ou « en aucune manière une incitation non suffisante pour rendre les rejets en mer plus intéressants ». Dans le premier cas, cela suggère qu'aucune proportion de redevance directe ne sera admissible (pour les déchets d'exploitation auxquels elle s'applique) ;
- la possibilité d'intégrer les redevances indirectes dans les taxes portuaires ou un paiement séparé ;
- les redevances indirectes devant couvrir « 30 % des coûts des installations » – la possibilité est laissée ouverte : cela doit-il s'appliquer à chaque type de déchets d'exploitation des navires ou de manière globale ? Les résidus de cargaison ne sont pas couverts par cette exigence ;
- « 30 % des coûts des installations » – ce point ayant été publié séparément⁶, certains États membres ne le considèrent pas juridiquement contraignant ;
- des redevances « équitables » et « non discriminatoires » ;
- un nombre d'inspections « suffisant » ;

⁴ À la différence des règlements, qui sont exécutoires et n'exigent aucune mesure de mise en œuvre.

⁵ *Study to support the development of measures to combat a range of marine litter sources*, rapport Eunomia pour la Commission européenne (DG ENV), 2016.

⁶ UK Maritime Coastguard Agency (2003), *The Informal Guidance on the Mandatory Charge Element of the Port Waste Facilities Regulations 2003*, publié en novembre 2003 par la division Shipping Policy 2, DfT/ Maritime and Coastguard Agency novembre 2003. Cité dans l'évaluation Panteia (2015) de la directive PRF – Rapport intermédiaire, Annexe 2.

- des sanctions « proportionnées » et « dissuasives » ;
- les critères et la méthode appliqués pour évaluer si les navires produisent des quantités réduites de déchets, et s'ils peuvent donc bénéficier d'un traitement plus favorable dans le cadre des systèmes de recouvrement des coûts.

32. Il est à noter que la nouvelle directive PRF (**ajouter la référence lorsqu'elle sera disponible**) clarifie certains éléments déterminant le « coût » d'une PRF, comme les coûts opérationnels et administratifs, mais aussi les revenus nets.

33. Il est donc légitime de constater que l'absence de règles prescriptives strictes dans la Convention MARPOL et dans la directive PRF a autorisé diverses interprétations, débouchant sur la mise en place de systèmes de recouvrement des coûts très divers dans les ports de l'UE.

34. Plusieurs études et analyses se sont penchées sur la question des systèmes de recouvrement des coûts pour les déchets d'exploitation des navires. Une première analyse a été réalisée pour l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM)⁷ en 2005⁸, relevant l'utilisation de plusieurs systèmes dans les ports de l'UE.

35. En 2010, l'AESM a réalisé une évaluation horizontale des PRF dans les ports de l'Union, basée sur des rapports de visites dans 22 États membres sur la période 2007–2010. L'objectif était d'évaluer la mise en œuvre de la directive PRF, y compris l'existence de systèmes de recouvrement des coûts. Il est apparu que la mise en œuvre et l'application des systèmes de recouvrement des coûts différaient entre les États membres (et parfois au sein même de ces États). Les systèmes observés ont été classés en trois grandes catégories :

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

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

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

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

⁷ L'AESM est l'agence de l'UE qui offre une assistance opérationnelle et une expertise technique à la Commission européenne et aux États membres de l'UE pour la préparation et la mise en œuvre de la législation de l'Union dans les domaines de la sécurité maritime, de la pollution par les navires et de la sûreté maritime (www.emsa.europa.eu).

⁸A *Study on the Availability and Use of Port Reception Facilities for Ship-Generated Waste*, Carl Bro a/s, 2005.

d'exploitation des navires, abrogeant la directive 2000/59/CE et amendant la directive 2009/16/CE et la directive 2010/65/UE (Ecorys/COWI), SWD(2018) 21 final.

38. Les trois catégories de systèmes de recouvrement des coûts exposés dans l'Évaluation horizontale de l'AESM seront donc également reprises dans la présente étude.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.4 Systèmes à redevances directes uniquement

47. Outre les systèmes de recouvrement des coûts NSF et ADM, un autre modèle a été observé. Ce système couvre tous les frais de réception des déchets avec une redevance qui est directement et uniquement fonction des volumes de déchets déposés à terre. Donc, en l'absence de dépôt des déchets, rien n'est facturé. En ne facturant que les navires qui déposent des déchets, uniquement sur la base du volume de déchets livrés, ces systèmes n'incitent pas à se délester des déchets dans les ports et ne respectent donc pas l'article 8(2) de la directive PRF qui exige ce type d'incitation.

48. Les systèmes de redevances directes sont essentiellement appliqués aux résidus de cargaison, aux eaux de lavage et aux déchets des systèmes d'épuration (Annexe VI de MARPOL).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

56. Pour les ports de l'UE, il peut être noté que les navires de pêche sont exemptés des principes de l'article 8(2) de la directive PRF. Dans les faits, cela implique qu'il n'est nullement obligatoire de facturer à ces navires une redevance forfaitaire séparée sur les déchets et la contribution aux coûts des PRF peut être entièrement intégrée aux taxes portuaires.

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

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

4.4 Application de systèmes de recouvrement des coûts dans les marinas

58. Pour les ports de l'UE, il convient de noter que les bateaux de plaisance⁹ sont exemptés des principes posés par l'article 8(2) de la directive PRF. Dans les faits, cela implique qu'il n'est nullement obligatoire de facturer à ces navires une redevance forfaitaire séparée sur les déchets et la contribution aux coûts des PRF peut être entièrement intégrée aux taxes portuaires.

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

5. ÉLÉMENTS DE DÉTERMINATION DU « COÛT » DES PRF

5.1 Le « coût » des PRF

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

61. Conformément à l'article 8 de la directive PRF 2000/59/CE, où les coûts des PRF doivent être couverts par une redevance perçue sur les navires, les autorités des ports de l'UE ou les administrations portuaires (il peut s'agir de municipalités, de clubs nautiques, etc.) peuvent répercuter ces coûts de différentes manières sur les usagers des ports en appliquant un système CRS. À cet effet, selon l'article 8.1 de la directive PRF, tous les navires, autres que les navires de pêche ou les bateaux de plaisance, doivent supporter une part « significative » des coûts des PRF. Dans une déclaration

⁹ Bateau de plaisance homologué pour le transport de plus de 12 passagers.

séparée (L332/90 du 28/12/2000), la Commission européenne a précisé qu'elle interprétait le terme « significatif » comme un chiffre de l'ordre d'au moins 30 % des coûts auxquels se réfère l'article 8.1.

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

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

64. Ces termes n'étant pas définis dans la directive PRF 2000/59/CE, la notion de « coût des PRF » peut donner lieu à différentes interprétations. Il est donc admis que l'identification des différents éléments de coûts en tant que coûts administratifs indirects et coûts opérationnels directs aiderait à clarifier les CRS et à rendre leurs modalités plus transparentes pour les usagers des ports¹⁰. Il convient aussi de noter que l'expression « coûts indirects » ne doit pas être confondue avec l'expression « redevance indirecte » qui, elle, fait référence à la redevance sur les déchets qui doit constituer une incitation financière pour les navires à déposer leurs déchets d'exploitation et qui doit être acquittée par tous les navires se rendant dans un port de l'UE, qu'ils utilisent les PRF ou non (contribution significative). La redevance indirecte inclut à la fois les coûts indirects, ainsi que tout ou partie des coûts directs, qui ensemble constituent la « contribution significative » aux coûts des PRF.

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

66. Les CRS ne bénéficiant actuellement d'un cadre réglementaire qu'au sein de l'UE, les pratiques et expériences dans ce domaine et les éléments de coûts des PRF reposent essentiellement sur l'expertise disponible au sein de l'UE. Les sections suivantes présentent les différents éléments de coûts identifiés par le Groupe de correspondants CRS créé au sein du groupe PRF de l'European Sustainable Shipping Forum (ESSF).

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

¹⁰ Résultat du Groupe de correspondants CRS créé au sein du groupe PRF de l'European Sustainable Shipping Forum (ESSF).

5.1.1 Coûts directs

68. Les coûts directs correspondent aux coûts opérationnels qui découlent du dépôt effectif des déchets des navires, y compris :

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

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

5.1.2 Coûts indirects

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

- le développement et l'approbation du plan de réception et traitement des déchets du port, avec tous les audits (financiers) du plan et sa mise en œuvre ;
- la mise à jour du plan de réception et de traitement des déchets du port, y compris les charges de personnel et honoraires des consultants le cas échéant ;
- l'organisation des procédures de consultation pour l'évaluation (la réévaluation) du plan de réception et traitement des déchets du port ;
- la gestion des systèmes de notification préalable de dépôt des déchets et de recouvrement des coûts, y compris l'application de redevances revues à la baisse pour les « navires verts », la mise à disposition de systèmes TIC au niveau du port, les analyses statistiques et les charges de personnel associées ;
- l'organisation de procédures d'achat publiques pour la mise à disposition de PRF, ainsi que la délivrance des autorisations nécessaires pour la mise à disposition de PRF ;
- la communication d'informations aux utilisateurs du port via la distribution de brochures, la mise en place d'une signalétique et d'affiches dans le port, ou la publication des informations sur le site Web du port et la consignation électronique des informations, tel que prescrit par l'article 5 de la directive PRF (informations qui doivent être mises à la disposition de tous les usagers des ports) ;
- l'administration des plans de gestion des déchets : filières à responsabilité élargie des producteurs (REP), recyclage, et sollicitation et mise en œuvre de fonds nationaux/régionaux ; et
- les autres coûts administratifs : contrôle des exemptions et consignation électronique de ces informations tel que prévu par l'article 9 de la directive PRF (exemptions pour les navires qui effectuent des transports maritimes réguliers assortis d'escales fréquentes et qui ont passé un arrangement en vue du dépôt des déchets d'exploitation des navires).

5.2 Revenus

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

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

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

5.3 La notion de « coût raisonnable »

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

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

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

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

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

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

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

77. Il est donc impossible de définir un chiffre absolu correspondant à un « coût raisonnable », ni en valeur monétaire ni en % du coût total d'une escale dans un port pour les navires.
78. Un certain nombre de points importants méritent néanmoins une attention particulière :
- a) Le coût de dépôt des déchets d'exploitation des navires dans une PRF ne représentant, en règle générale, qu'une fraction du coût total d'un navire (i.e. pilotes, remorqueurs, chargement/déchargement, taxes portuaires, etc.), une ventilation du coût des PRF entre l'ensemble des navires faisant escale dans le port/terminal, qu'ils utilisent ou non les installations (i.e. application d'un système de redevance avec une « contribution significative » tel que requis par la directive PRF de l'UE) n'aura qu'un impact limité sur le coût total pour le navire. Répartir le coût total des PRF d'un port sur l'ensemble de ses usagers réduit le coût supporté par chaque navire individuel et le sentiment d'un coût « déraisonnable » ;
 - b) Pour éviter les discussions et malentendus sur ce qui est perçu comme un « coût raisonnable » ou non, la transparence est essentielle. Parfois, l'exploitant du navire ou l'agent ne sait pas précisément ce que recouvre le versement de la redevance sur les déchets : ils sont tenus de s'en acquitter, mais ne disposent d'aucune information sur ce que cela implique, i.e. ils ne savent pas que le versement de cette redevance leur donne le droit de déposer une certaine quantité de déchets d'exploitation sans frais supplémentaires (système NSF), ou qu'ils peuvent bénéficier d'un remboursement intégral ou partiel en cas de dépôt dans une PRF. Et s'il existe d'autres frais (directs), cela doit être exposé de manière transparente ;
 - c) Il est important de garantir une transparence maximum sur la manière dont les déchets collectés sont traités : un degré de traitement élevé (i.e. un meilleur recyclage) peut impliquer un coût plus élevé, qui pourra être parfaitement acceptable pour le propriétaire ou l'exploitant du navire, et ne sera donc pas nécessairement perçu comme « déraisonnable ».

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

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

80. Quelques recommandations générales peuvent être avancées :
- application d'un système de redevance indirecte pour les ordures (Annexe V de MARPOL, autres que les résidus de cargaison), soit à 100 % ou sur des volumes raisonnables ;
 - pour les autres types de déchets qui sont déposés par les navires faisant habituellement escale au port : application d'une contribution substantielle, que les PRF soient utilisées ou non ;
 - transparence maximum concernant le droit de dépôt ou de remboursement ;

- transparence maximum concernant le traitement des déchets en aval.

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

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

82. Outre les recommandations suivantes, il est donc possible que d'autres types de systèmes de recouvrement des coûts soient à la fois efficaces et rentables dans un port.

Il peut également être noté que des plans d'inspections adaptés contribueraient de manière positive à l'utilisation des PRF.

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

6.1.1 Annexe I de MARPOL

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

- a) Les déchets d'hydrocarbures liquides tels que les boues ou les eaux de cales polluées peuvent être entreposés à bord relativement facilement dans des réservoirs dédiés. Ces réservoirs pouvant afficher une capacité assez élevée, les navires peuvent rester en mer relativement longtemps avant qu'un dépôt dans une PRF ne soit nécessaire.
- b) Lorsque le navire est équipé d'une technologie de séparation des eaux de cale, comme un séparateur eau-hydrocarbures (OS), pouvant réduire le volume d'eaux de cale de 65 à 85 %, le délai avant dépôt dans une PRF peut même être prolongé.
- c) Le dépôt de déchets d'hydrocarbures liquides est une opération complexe qui exige des équipements dédiés (réservoirs et canalisations) et une grande capacité de pompage. La livraison d'eaux de cale polluées et/ou de boues pouvant prendre du temps, les opérateurs de navires préfèrent éviter de déposer de petites quantités dans chaque port d'escale, et le faire plutôt uniquement :
 - a. lorsque la capacité de stockage restante dans les réservoirs est trop limitée pour couvrir la quantité de déchets d'hydrocarbures qui sera produite lors du voyage suivant ; ou
 - b. lorsqu'un niveau de service de collecte optimum peut être assuré par une PRF dans un port donné.
- d) Il ressort que les compagnies maritimes cherchent à optimiser leurs dépôts de déchets afin de réduire les coûts afférents. Selon les informations recueillies auprès des opérateurs de PRF, les déchets d'hydrocarbures, qui ont parfois une valeur commerciale, sont généralement stockés à bord pour être déposés dans les PRF d'un port offrant les conditions de commercialisation les plus favorables (par rapport au cours des hydrocarbures, à la demande en déchets d'hydrocarbures, etc.). Ces conditions peuvent exister au sein de l'UE, mais aussi en dehors.
- e) Une fois la cargaison déchargée au terminal, les résidus de cargaison restent généralement entre les mains du propriétaire de la cargaison, car ils présentent souvent une valeur économique. De ce fait, ces résidus ne sont le plus souvent pas inclus dans les systèmes de recouvrement des coûts et l'application d'une redevance indirecte. Les frais liés au dépôt des résidus de cargaison sont payés directement par l'utilisateur de la PRF, tel que prévu dans les accords contractuels entre les parties concernées ou dans d'autres conventions locales.

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

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

Recommandation :

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

6.1.2 Annexe II de MARPOL

85. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe II de MARPOL :

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

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

- Les systèmes de redevances indirectes couvrant les résidus de cargaisons ne sont appliqués que dans de rares cas bien spécifiques (par ex. dans les ports relativement modestes ne disposant que de quelques terminaux dédiés).

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

6.1.3 Annexe IV de MARPOL

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

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

sont correctement traitées) peuvent être légalement rejetées en continu en mer. Ainsi, les navires ne déchargent pas tous leurs eaux usées dans une PRF et les volumes annuels d'eaux usées déchargées dans les PRF des ports peuvent être relativement faibles.

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

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

6.1.4 Annexe V de MARPOL

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

89. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe V de MARPOL :
- La production d'ordures est nécessairement proportionnelle au nombre de personnes à bord d'un navire. Et comme chaque navire transporte à son bord un équipage et/ou des passagers, il produit inévitablement des ordures.
 - Ces ordures peuvent, au bout de quelque temps, dégager une odeur incommode, notamment si elles contiennent des ordures ménagères et emballages alimentaires. Comme il est interdit de rejeter des ordures en mer (à l'exception des déchets alimentaires, sous certaines conditions bien précises), l'équipage des navires préfère généralement, pour des raisons d'hygiène, éviter de conserver ces ordures à bord et, notamment après de longs voyages, les déposer dans les ports d'escale.
 - Les ordures produites par les navires sont relativement comparables aux ordures municipales produites par chaque ville ou port. Par conséquent, les moyens de collecte (camions à ordures, bennes, conteneurs de déchets) pour ce type de déchets sont relativement peu coûteux (en particulier comparés à certains déchets chimiques) et facilement disponibles.
 - Si l'appendice II de l'Annexe V MARPOL prévoit différentes catégories¹¹ d'ordures à regrouper dans le Registre des ordures, elle n'impose pas de séparation à bord de ces types de déchets. Par ailleurs, l'Annexe V de MARPOL n'impose pas non plus la séparation des ordures dangereuses des ordures non dangereuses. En conséquence, le coût de collecte et de traitement des ordures mélangées dépend non seulement du volume d'ordures déposées, mais aussi du volume de déchets dangereux (car le coût de leur prise en charge et de leur traitement est nettement plus élevé).
90. Considérant le résultat des évaluations des systèmes de recouvrement des coûts :
- Il a été observé que des volumes inférieurs de déchets étaient livrés dans les ports qui facturent en fonction des volumes de dépôts que dans les ports ayant mis en place des systèmes de redevances indirectes.
 - Si ces niveaux étaient relativement faibles jusqu'en 2008, ces dernières années une tendance à la hausse s'est clairement dessinée dans les ports appliquant des systèmes NSF/sans limites. Cette conclusion est conforme avec le fait que les systèmes de recouvrement des coûts NSF/sans limites constituent une incitation au dépôt dans le port.

¹¹ Plastiques (catégorie A), Déchets alimentaires (B), Déchets domestiques (C), Huiles de cuisson (D), Cendres d'incinération (E), Déchets d'exploitation (F), Carcasses d'animaux (G), Appareils de pêche (H) et E-déchets (I).

- c) Si la proposition n'a pas encore été formellement adoptée, la nouvelle directive PRF de l'UE prévoit l'obligation d'implémenter un système de recouvrement des coûts à 100 % indirect pour les déchets visés par l'Annexe V de MARPOL autres que les résidus de cargaison. Cette redevance 100 % indirecte garantit un droit de dépôt sans autres frais en fonction du volume de déchets déposés, hormis lorsque ce volume dépasse la capacité de stockage dédiée maximum tel que précisé dans l'Annexe 2¹² de la directive.
- d) S'il est généralement perçu que le système NSF à 100 %, en plus d'être transparent et relativement simple à gérer, présente l'avantage de dissuader largement le rejet d'ordures en mer, on lui reproche aussi parfois¹³ de ne pas offrir une incitation claire pour les navires à réduire le volume de déchets produits à bord. Deux options peuvent contrer cela :
 - a. des volumes maximum inclus dans le NSF (quantités limitées) ; ou
 - b. des redevances sur les déchets moins élevées pour les navires produisant un volume moindre de déchets.

Recommandation : NSF sans limites ou avec volumes raisonnables

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

- 91. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe V de MARPOL :
 - a) Une fois la cargaison déchargée au terminal, les résidus de cargaison restent généralement entre les mains du propriétaire de la cargaison. De ce fait, ces résidus ne sont le plus souvent pas inclus dans les systèmes de recouvrement des coûts et l'application d'une redevance indirecte.
 - b) Les frais liés au dépôt des résidus de cargaison sont payés directement par l'utilisateur de la PRF, tel que prévu dans les accords contractuels entre les parties concernées ou dans d'autres conventions locales.
 - c) En dehors des zones spéciales visées par l'Annexe V de MARPOL, les résidus de cargaison qui ne sont pas considérés comme nocifs pour le milieu marin peuvent, dans certaines conditions, être légalement rejetés en mer. Néanmoins, la mer Méditerranée étant une zone spéciale au titre de l'Annexe V de MARPOL, les résidus de cargaison non nocifs pour le milieu marin (également contenus dans les eaux de lavage) ne peuvent être rejetés en mer que si :
 - a. à la fois le port de départ et le prochain port d'escale se trouvent dans la zone spéciale et que le navire ne naviguera pas en dehors de la zone spéciale entre ces ports (règle 6.1.2.2 de l'Annexe V de MARPOL) ; et
 - b. si aucune installation de réception adéquate n'est disponible dans ces ports (règle 6.1.2.3 de l'Annexe V de MARPOL).
 - d) L'Annexe V de MARPOL n'impose pas que les résidus de cargaison non nocifs pour le milieu marin (également contenus dans les eaux de lavage après les opérations de nettoyage) soient déchargés au port, afin d'éviter des coûts opérationnels inutiles pour les navires et un encombrement des ports.
 - e) En principe, seuls les navires de transport en vrac (vrac sec et liquide) peuvent produire des résidus de cargaison ou des eaux de lavage contenant des résidus de cargaison. Il ne semble donc pas équitable d'appliquer un système de redevance indirecte pour ce type de déchets, et de répartir le coût de la collecte et du traitement sur l'ensemble des usagers du port (et donc aussi sur ceux qui ne produisent pas de résidus de cargaison).
- 92. Considérant le résultat des évaluations des systèmes de recouvrement des coûts :
 - Les systèmes de redevances indirectes incluant les résidus de cargaison n'ont été appliqués que dans de très rares cas, bien spécifiques (i.e. dans des ports plutôt de taille modeste, ne disposant que de quelques terminaux dédiés).

¹² Format normalisé de notification préalable du dépôt de déchets dans les installations de réception portuaires.

¹³ M. Jordi Vila (Autorité du port de Barcelone) dans sa présentation du NSF dans le port de Barcelone, proposée lors d'une réunion du sous-groupe PRF de l'European Sustainable Shipping Forum (ESSF), le 30/09/2015 à Bruxelles.

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

6.1.5 Annexe VI de MARPOL

93. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe VI de MARPOL :
- a) L'Annexe VI de MARPOL couvre les déchets issus des systèmes d'épuration des gaz d'échappement (boues d'épurateurs) et les substances qui appauvrissent la couche d'ozone. Ces dernières étant essentiellement gérées par des chantiers de réparation, elles ne sont pas incluses dans les systèmes de redevances.
 - b) Comme l'Annexe VI de MARPOL n'impose pas l'utilisation d'épurateurs, les navires ne produisent pas tous ce type de déchets. Et même si l'on anticipe une augmentation de ces déchets à l'avenir, les boues de lavage de gaz ne sont actuellement produites que dans des quantités limitées, car assez peu de navires sont aujourd'hui équipés d'épurateurs.
94. Considérant le résultat des évaluations des systèmes de recouvrement des coûts :
- Des systèmes de redevances ne sont appliqués aux déchets des épurateurs que dans quelques rares cas. En raison des volumes limités de déchets, des systèmes de redevances directes sont appliqués dans la plupart des cas.

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

6.2 Ports de croisière/passagers

6.2.1 Annexe I de MARPOL

95. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe I de MARPOL :
- a) Les déchets d'hydrocarbures liquides comme les boues et les eaux de cale polluées peuvent être relativement facilement stockés à bord dans des réservoirs dédiés. La capacité de ces réservoirs peut être assez importante, permettant aux navires de couvrir de longues distances avant d'avoir à les vider dans une PRF.
 - b) Lorsque le navire est équipé d'une technologie de séparation des eaux de cale, comme un séparateur eau-hydrocarbures (OS), pouvant réduire le volume d'eaux de cale de 65 à 85 %, le délai avant dépôt dans une PRF peut même être prolongé.
 - c) Le dépôt de déchets d'hydrocarbures liquides est une opération complexe qui exige des équipements dédiés (réservoirs et canalisations) et une grande capacité de pompage. La livraison d'eaux de cale polluées et/ou de boues pouvant prendre du temps, les opérateurs de navires préfèrent éviter de déposer de petites quantités dans chaque port d'escale, et le faire plutôt uniquement :
 - a. lorsque la capacité de stockage restante dans les réservoirs est trop limitée pour couvrir la quantité de déchets d'hydrocarbures qui sera produite lors du voyage suivant ; ou
 - b. lorsqu'un niveau de service de collecte optimum peut être assuré par une PRF dans un port donné.
 - d) Il ressort que les compagnies maritimes cherchent à optimiser leurs dépôts de déchets afin de réduire les coûts afférents. Selon les informations recueillies auprès des opérateurs de PRF, les déchets d'hydrocarbures, qui ont parfois une valeur commerciale, sont généralement stockés à bord pour être déposés dans les PRF d'un port offrant les conditions de commercialisation les plus favorables (par rapport au cours des hydrocarbures, à la demande en déchets d'hydrocarbures, etc.). Ces conditions peuvent exister au sein de l'UE, mais aussi en dehors.
 - e) Les ports de navires de croisière/passagers sont fortement marqués par un trafic saisonnier (pic de fréquentation à la haute saison), ce qui se répercute aussi sur les volumes de déchets déposés.
96. Considérant le résultat des évaluations des systèmes de recouvrement des coûts :

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

Recommandation :

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

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

6.2.2 *Annexe II de MARPOL*

- 97. Non applicable aux navires de croisière/passagers.

6.2.3 *Annexe IV de MARPOL*

- 98. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe IV de MARPOL :
 - a) La plupart des navires de croisière sont équipés de réservoirs de retenue des eaux usées, offrant la capacité nécessaire pour conserver le volume d'eaux usées produites pendant l'exploitation du navire et par le nombre de personnes à bord. Selon la capacité de ces réservoirs, il n'est pas forcément nécessaire pour le navire de déposer ses eaux usées dans une PRF.
 - b) La plupart des navires de croisière sont équipés de stations de traitement des eaux usées homologuées. Dans ce cas, les navires ne sont tenus de décharger les effluents produits que lorsqu'ils sont au port (où le rejet leur est souvent interdit), alors que lorsqu'ils naviguent, toutes les eaux usées peuvent être légalement rejetées en continu en mer. Ainsi, les navires ne déchargent pas tous leurs eaux usées dans une PRF et les volumes annuels d'eaux usées déchargées dans les PRF des ports peuvent être relativement faibles.
 - c) Les ports de navires de croisière/passagers sont fortement marqués par un trafic saisonnier (pic de fréquentation à la haute saison), ce qui se répercute aussi sur les volumes de déchets déposés.
- 99. Considérant le résultat des évaluations des systèmes de recouvrement des coûts :
 - a) Les ports appliquant un système NSF/sans limites réceptionnent des volumes d'eaux usées comparativement plus élevés que les ports appliquant d'autres systèmes de recouvrement des coûts.
 - b) Il a été conclu que le type de système de recouvrement des coûts n'était pas le facteur déterminant du niveau de dépôt des eaux usées, et que cela était plus lié au contexte régional (par ex. les efforts de l'HELCOM en mer Baltique, qui est une Zone spéciale au titre de l'Annexe IV de MARPOL).

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

6.2.4 *Annexe V de MARPOL*

- 100. Considérant les spécificités des déchets visés dans l'Annexe V de MARPOL :
 - a) La production d'ordures est inévitablement liée au nombre de personnes à bord du navire. Par définition, les navires de croisière/passagers transportent des équipages et passagers en nombre important, et donc produisent chacun des quantités non négligeables d'ordures.

- b) Comme il est interdit de rejeter des ordures en mer (à l'exception des déchets alimentaires, sous certaines conditions bien précises), l'équipage des navires préfère généralement, pour des raisons d'hygiène, éviter de conserver ces ordures à bord et, notamment après de longs voyages, les déposer dans une PRF.
- c) Les ordures produites par les navires sont relativement comparables aux ordures municipales produites par chaque ville ou port. Par conséquent, les moyens de collecte (camions à ordures, bennes, conteneurs de déchets) pour ce type de déchets sont relativement peu coûteux (en particulier comparés à certains déchets chimiques) et facilement disponibles.
- d) Si l'appendice II de l'Annexe V MARPOL prévoit différentes catégories¹⁴ d'ordures à regrouper dans le Registre des ordures, elle n'impose pas de séparation à bord de ces types de déchets. Par ailleurs, l'Annexe V de MARPOL n'impose pas non plus le tri des ordures dangereuses des ordures non dangereuses. En conséquence, le coût de collecte et de traitement des ordures mélangées dépend non seulement du volume d'ordures déposées, mais aussi du volume de déchets dangereux (car le coût de leur prise en charge et de leur traitement est nettement plus élevé).
- e) Les exploitants de navires de croisière suivent généralement des normes environnementales strictes et appliquent des plans de gestion des déchets particulièrement pointus dans le secteur maritime, avec notamment la séparation des divers flux de déchets dangereux et non dangereux.

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

- a) Il a été observé que des volumes inférieurs de déchets étaient livrés dans les ports qui facturent en fonction des volumes de dépôts par rapport aux ports ayant mis en place des systèmes de redevances indirectes.
- b) Si ces niveaux étaient relativement faibles jusqu'en 2008, ces dernières années une tendance à la hausse s'est clairement dessinée dans les ports appliquant des systèmes NSF/sans limites. Cette conclusion est conforme avec le fait que les systèmes de recouvrement des coûts NSF/sans limites constituent une incitation au dépôt dans le port.
- c) Si la proposition n'a pas encore été formellement adoptée, la nouvelle directive PRF de l'UE prévoit l'obligation d'implémenter un système de recouvrement des coûts à 100 % indirect pour les déchets visés par l'Annexe V de MARPOL autres que les résidus de cargaison. Cette redevance 100 % indirecte garantit un droit de dépôt sans autres frais en fonction du volume de déchets déposés, hormis lorsque ce volume dépasse la capacité de stockage dédiée maximum tel que précisé dans l'Annexe 2¹⁵ de la directive.
- d) S'il est généralement perçu que le système NSF à 100 %, en plus d'être transparent et relativement simple à gérer, présente l'avantage de dissuader largement le rejet d'ordures en mer, on lui reproche aussi parfois¹⁶ de ne pas offrir une incitation claire pour les navires à réduire le volume de déchets produits à bord. Deux options peuvent contrer cela :
 - a. des volumes maximum inclus dans le NSF (quantités limitées) ; ou
 - b. des redevances sur les déchets moins élevées pour les navires produisant un volume moindre de déchets.

Recommandation : NSF avec volumes illimités ou raisonnables
--

6.2.5 Annexe VI de MARPOL

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

¹⁴ Plastiques (catégorie A), Déchets alimentaires (B), Déchets domestiques (C), Huiles de cuisson (D), Cendres d'incinération (E), Déchets d'exploitation (F), Carcasses d'animaux (G), Appareils de pêche (H) et E-déchets (I).

¹⁵ Format normalisé de notification préalable du dépôt de déchets dans les installations de réception portuaires.

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

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

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

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

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

6.3 Ports de pêche

6.3.1 Annexe I de MARPOL

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

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

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

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

<p>Recommandation :</p>

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

6.3.2 Annexe II de MARPOL

106. Non applicable aux bateaux de pêche.

6.3.3 Annexe IV de MARPOL

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

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

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

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

Recommandation : Système ADM ou de redevance directe en fonction du volume de déchets déposés.

6.3.4 *Annexe V de MARPOL*

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

- a) La production d'ordures est nécessairement proportionnelle au nombre de personnes à bord d'un navire. Et comme chaque navire transporte à son bord un équipage et/ou des passagers, il produit inévitablement des ordures.
- b) Ces ordures peuvent, au bout de quelque temps, dégager une odeur incommode, notamment si elles contiennent des ordures ménagères et emballages alimentaires. Comme il est interdit de rejeter des ordures en mer (à l'exception des déchets alimentaires, sous certaines conditions bien précises), l'équipage des navires préfère généralement, pour des raisons d'hygiène, éviter de conserver ces ordures à bord et, notamment après de longs voyages, les déposer dans les ports d'escale.
- c) Les ordures produites par les navires sont relativement comparables aux ordures municipales produites par chaque ville ou port. Par conséquent, les moyens de collecte (camions à ordures, bennes, conteneurs de déchets) pour ce type de déchets sont relativement peu coûteux (en particulier comparés à certains déchets chimiques) et facilement disponibles.
- d) Si l'appendice II de l'Annexe V de MARPOL prévoit différentes catégories¹⁷ d'ordures à regrouper dans le Registre des ordures, elle n'impose pas de séparation à bord de ces types de déchets. Par ailleurs, l'Annexe V de MARPOL n'impose pas non plus la séparation des ordures dangereuses des ordures non dangereuses. En conséquence, le coût de collecte et de traitement des ordures mélangées dépend non seulement du volume d'ordures déposées, mais aussi du volume de déchets dangereux (car le coût de leur prise en charge et de leur traitement est nettement plus élevé).
- e) Certaines régions ont adopté des plans pour la collecte des « déchets pêchés passivement » (déchets récupérés dans les filets lors des campagnes de pêche). Ce type de déchets étant en principe comparable aux ordures, il peut être collecté dans les ports.

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

- a) Il a été observé que des volumes inférieurs de déchets étaient livrés dans les ports qui facturent en fonction des volumes de dépôts par rapport aux ports ayant mis en place des systèmes de redevances indirectes. Ces dernières années, une tendance à la hausse s'est clairement dessinée dans les ports appliquant des systèmes NSF/sans limites. Cette conclusion est

¹⁷ Plastiques (catégorie A), Déchets alimentaires (B), Déchets domestiques (C), Huiles de cuisson (D), Cendres d'incinération (E), Déchets d'exploitation (F), Carcasses d'animaux (G), Appareils de pêche (H) et E-déchets (I).

conforme avec le fait que les systèmes de recouvrement des coûts NSF/sans limites constituent une incitation au dépôt dans le port.

- b) Si la proposition n'a pas encore été formellement adoptée, la nouvelle directive PRF de l'UE prévoit l'obligation d'implémenter un système de recouvrement des coûts à 100 % indirect pour les déchets visés par l'Annexe V de MARPOL autres que les résidus de cargaison.
- c) S'il est généralement perçu que le système NSF à 100 %, en plus d'être transparent et relativement simple à gérer, présente l'avantage de dissuader largement le rejet d'ordures en mer, on lui reproche aussi parfois¹⁸ de ne pas offrir une incitation claire pour les navires à réduire le volume de déchets produits à bord. Deux options peuvent contrer cela :
 - a. des volumes maximum inclus dans le NSF (quantités limitées) ; ou
 - b. des redevances sur les déchets moins élevées pour les navires produisant un volume moindre de déchets
- d) Certaines régions ont adopté des plans pour la collecte des « déchets pêchés passivement » (déchets récupérés dans les filets lors des campagnes de pêche). Ce type de déchets étant en principe comparable aux ordures, il peut être collecté dans les ports. Il n'est toutefois pas recommandé que le coût de collecte et de traitement de ce type de déchets soit couvert par une redevance perçue sur les bateaux de pêche, afin de ne pas dissuader les communautés des ports de pêche de participer à ces plans de récupération des déchets pêchés passivement. Dans la plupart des cas, le coût de la collecte et du traitement des déchets pêchés passivement est pris en charge par des programmes de financement nationaux ou sous-nationaux (subventions).

Recommandation :

- NSF avec volumes illimités ou raisonnables
- Peut être organisé au niveau national ou sous-national
- Ne couvre pas les déchets pêchés passivement (qui doivent de préférence être couverts par des subventions/financements alternatifs au niveau national ou sous-national)

6.3.5 Annexe VI de MARPOL

111. Non applicable aux navires de pêche.

6.4 Marinas

6.4.1 Annexe I de MARPOL

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

- a) Les yachts utilisent des carburants plus légers comme le diesel et ne produisent donc pas de boues. Les eaux de cale produites sont elles aussi en quantité limitée (selon la taille du bateau).
- b) Les déchets d'hydrocarbures liquides comme les eaux de cale polluées peuvent être stockés à bord dans des réservoirs dédiés. Le dépôt dans une PRF dépend dans ce cas de la capacité de stockage de ces réservoirs.

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

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

¹⁸ M. Jordi Vila (Autorité du port de Barcelone) dans sa présentation du NSF dans le port de Barcelone, proposée lors d'une réunion du sous-groupe PRF de l'European Sustainable Shipping Forum (ESSF), le 30/09/2015 à Bruxelles.

Recommandation :

- Pour les membres des clubs nautiques et/ou visiteurs saisonniers des marinas : système NSF avec volumes illimités ou limités
- Visiteurs quotidiens : système ADM ou à redevance directe en fonction du volume de déchets déposés

6.4.2 Annexe II de MARPOL

114. Non applicable aux bateaux de plaisance.

6.4.3 Annexe IV de MARPOL

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

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

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

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

Recommandation :

- Pour les membres des clubs nautiques et/ou visiteurs saisonniers des marinas : système NSF avec volumes illimités ou limités
- Visiteurs quotidiens : système ADM ou à redevance directe en fonction du volume de déchets déposés

6.4.4 Annexe V de MARPOL

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

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

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

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

Recommandation :

- Pour les membres des clubs nautiques et/ou visiteurs saisonniers des marinas : système NSF avec volumes illimités ou limités
- Visiteurs quotidiens : système ADM ou à redevance directe en fonction du volume de déchets déposés

6.4.5 *Annexe VI de MARPOL*

119. Non applicable aux bateaux de plaisance.

6.5 Synthèse des recommandations

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

Ports de pêche	
Annexe I de MARPOL	<ul style="list-style-type: none"> • Pour les ports de pêche généralement fréquentés par les mêmes navires et avec lesquels un accord spécifique peut être conclu : NSF • Visiteurs du port : système ADM ou de redevance directe en fonction du volume de déchets déposés
Annexe II de MARPOL	N/A
Annexe IV de MARPOL	Système ADM ou de redevance directe en fonction du volume de déchets déposés
Annexe V de MARPOL	<ul style="list-style-type: none"> • NSF avec volumes illimités ou raisonnables • Peut être organisé au niveau national ou sous-national • Ne couvre pas les déchets pêchés passivement (qui doivent de préférence être couverts par des subventions/financements alternatifs au niveau national ou sous-national)
Annexe VI de MARPOL	N/A
Marinas	
Annexe I de MARPOL	<ul style="list-style-type: none"> • Pour les membres des clubs nautiques et/ou visiteurs saisonniers des marinas : système NSF avec volumes illimités ou limités • Visiteurs quotidiens : système ADM ou à redevance directe en fonction du volume de déchets déposés
Annexe II de MARPOL	N/A
Annexe IV de MARPOL	<ul style="list-style-type: none"> • Pour les membres des clubs nautiques et/ou visiteurs saisonniers des marinas : système NSF avec volumes illimités ou limités • Visiteurs quotidiens : système ADM ou à redevance directe en fonction du volume de déchets déposés
Annexe V de MARPOL	<ul style="list-style-type: none"> • Pour les membres des clubs nautiques et/ou visiteurs saisonniers des marinas : système NSF avec volumes illimités ou limités • Visiteurs quotidiens : système ADM ou à redevance directe en fonction du volume de déchets déposés
Annexe VI de MARPOL	N/A