



# Systemes portuaires d'alerte précoce et de vigilance

Étude documentaire



© 2010 Programme des Nations Unies pour l'environnement

*La présente publication peut être reproduite, en totalité ou en partie, sous n'importe quelle forme, à des fins éducatives ou non lucratives, sans l'autorisation préalable du détenteur des droits d'auteur, à condition qu'il soit fait mention de la source. Le Programme des Nations Unies pour l'environnement souhaiterait recevoir un exemplaire de toute publication utilisant le présent ouvrage comme source. La présente publication ne peut être ni revendue ni utilisée à d'autres fins commerciales sans l'autorisation écrite préalable du Programme des Nations Unies pour l'environnement. Les appellations géographiques utilisées dans le présent rapport et la présentation des éléments qui y figurent n'impliquent de la part du PNUE ou des organisations participantes aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires ou zones ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.*

*Photographie de couverture : Zone industrielle – Port d'Abidjan © Yves Barthélémy*

*Programme des Nations Unies pour l'environnement  
11-13, Chemin des Anémones  
CH-1219 Châtelaine, Geneva  
Tel. : +41 (0)22 917 8530  
Fax: +41 (0)22 917 8064*

[www.unep.org/conflictsanddisasters](http://www.unep.org/conflictsanddisasters)

# Table des matières

Liste des abréviations .....	2
Vue d'ensemble.....	3
Chapitre 1. Cadre juridique.....	5
1.1 L'Organisation maritime internationale .....	5
1.2 La législation de l'UE.....	7
1.3 Les autres accords multilatéraux sur l'environnement (AME) .....	10
1.4 Les autres accords multilatéraux régionaux sur l'environnement .....	14
Chapitre 2. Évaluation des pratiques de notification.....	16
2.1 Les systèmes d'alerte/de notification de l'OMI .....	16
2.2 Les systèmes européens de notification .....	16
2.3 Les autres AME internationaux .....	19
2.4 Les autres accords multilatéraux régionaux sur l'environnement .....	20
Chapitre 3. Recommandations.....	21
3.1 Les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison.....	21
3.2 Les déchets déposés dans un port, transportés en tant que cargaison .....	22
3.3 Les autres instruments de surveillance des déchets.....	22
Références.....	24
Annexe I – Formulaire normalisé de notification préalable de livraison de déchets à une installation de réception portuaire.....	25
Annexe II – États membres du Mémorandum d'entente de Paris.....	28

# Liste des abréviations

AGEE	Groupe consultatif sur les situations d'urgence
AELE	Association européenne de libre-échange
AME	Accord multilatéral sur l'environnement
ANF	Formulaire de notification préalable
BCN	Bureau central national
BRLR	Bureaux régionaux de liaison chargés du renseignement
CEN	Réseau douanier de lutte contre la fraude
CENCOMM	Système de communication sécurité du CEN
CEP	Contrôle des navires par l'État du Port
ChemiNet	Réseau mondial d'alerte, de surveillance et d'action de santé publique en cas d'incident chimique de l'OMS
CPMM	Comité de protection du milieu marin
ESPO	Organisation des ports maritimes européens
FEAT	Outil d'évaluation environnementale rapide
GAR	Alerte et action au niveau mondial
GISIS	Système mondial intégré d'information sur les transports maritimes de l'OMI
GOARN	Réseau mondial d'alerte et d'action en cas d'épidémie
IRP	Installation de réception portuaire
MARPOL	Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
BCAH	Bureau pour la coordination des affaires humanitaires
OIPC	Organisation internationale de police criminelle
OIR	Outil d'identification des risques
OMD	Organisation mondiale des douanes
OMI	Organisation maritime internationale
OMS	Organisation mondiale de la santé
OPRC	Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures
OPRC-HNS	Protocole sur Protocole sur la préparation, la lutte et la coopération en matière d'incidents de pollution par des substances nocives et potentiellement dangereuses
PGDP	Plan de gestion des déchets portuaires
PNUE	Programme des Nations Unies pour l'environnement
PRFD	Base de données des installations de réception portuaires
RASFF	Système d'alerte rapide pour les denrées alimentaires et les aliments pour animaux
REMPEC	Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle
RTD	Règlement relatif au transfert des déchets
SIG	Système d'information géographique
SIRENaC	Échange d'informations relatives aux inspections des navires
UE	Union européenne

# Vue d'ensemble

## I. Introduction

Le Service post-conflit et gestion des catastrophes naturelles du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), en coopération avec le Secrétariat de la Convention de Bâle (SCB), est en train de mettre en œuvre un projet visant à renforcer les capacités de gestion des déchets dangereux en Côte d'Ivoire. L'idée de ce projet a germé après l'affaire du déversement de déchets toxiques du M/S Probo Koala à Abidjan en août 2006, qui a révélé la nécessité d'améliorer de toute urgence la gestion des déchets dangereux en Côte d'Ivoire, ainsi que le contrôle et la surveillance des mouvements transfrontières de déchets dangereux.

Les deux objectifs principaux de ce projet sont les suivants :

1. assurer une gestion écologiquement acceptable des déchets dangereux à Abidjan, en élaborant un Plan de gestion des déchets dangereux pour le District d'Abidjan ; et
2. renforcer les capacités de surveillance et de contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux en Côte d'Ivoire et dans le reste de l'Afrique.

## II. Contexte et objectif de l'étude documentaire

Dans ce cadre, la présente étude documentaire a pour but d'analyser les systèmes d'alerte précoce/ de vigilance existants, ainsi que les meilleures pratiques relatives aux chargements susceptibles de contenir des substances ou des déchets dangereux dans les ports européens, et de faire des recommandations pour l'application dans la région de l'Afrique de l'Ouest.

Cette analyse est le fruit de consultations menées par téléphone et par courriel avec des experts des autorités portuaires nationales, des administrations et d'autres organisations compétentes, ainsi que de recherches effectuées, entre autres, sur Internet. Le présent rapport prend aussi en considération les

dispositions pertinentes des accords multilatéraux sur l'environnement (AME) (par ex., la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, et les conventions MARPOL).

## III. Résumé des principales conclusions et recommandations

Les principales conclusions et recommandations de l'évaluation sont résumées ci-après.

Compte tenu de l'objectif de la présente étude documentaire, à savoir, analyser les systèmes d'alerte précoce et de vigilance existants, ainsi que les pratiques applicables aux chargements suspects de contenir des substances ou des déchets dangereux dans les ports, il est possible de dégager les deux grands flux de déchets suivants :

- les déchets d'exploitation des navires<sup>1</sup> et les résidus de cargaison) ;
- les déchets déposés dans un port parce qu'ils ont été transportés en tant que cargaison.

Nous avons évalué les pratiques actuelles relatives aux systèmes d'alerte précoce pour ces deux flux de déchets.

### Les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison

Les ports ouest-africains se distinguent des ports européens non seulement par la taille mais aussi par le type de trafic, et il importe que les recommandations relatives à la mise en œuvre d'un système d'alerte précoce dans les ports de l'Afrique de l'Ouest en tiennent dûment compte.

---

<sup>1</sup> Déchets d'exploitation des navires : 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.

Les recommandations du présent rapport relatives à un système efficace d'alerte précoce/de notification sont basées sur le Formulaire de notification préalable (ANF) de l'OMI et les pratiques existantes résultant de la mise en œuvre de la Directive 2000/59/CE en Europe. (Les grands principes de cette Directive sont comparables à ceux du Formulaire de notification préalable de l'OMI.)

Les facteurs suivants sont considérés comme étant d'une importance primordiale :

- Le caractère international de la navigation maritime : le système doit être aussi cohérent que possible entre les différents États.
- La diversité des types de ports : le système doit être applicable à tous les types de ports.
- La présence de l'OMI : la plupart des États africains (y compris les agences maritimes et/ou les ministères) sont déjà familiarisés avec le fonctionnement de l'OMI.

## Les déchets transportés en tant que cargaison

La Convention de Bâle et la Convention de Bamako excluent expressément les déchets d'exploitation des navires et ne peuvent donc pas être utilisées comme système d'alerte précoce pour les déchets qui proviennent de l'exploitation normale d'un navire.

Compte tenu du caractère international de la navigation maritime et du fait que la plupart des déchets dangereux proviennent de pays développés, la Convention de Bâle constitue le système le plus approprié pour suivre le transport des déchets transférés intentionnellement en tant que cargaison.

## Les autres systèmes

D'autres systèmes susceptibles d'être pertinents ont également été évalués, mais ils semblent plus appropriés pour les déchets transportés en tant que cargaison (à des fins d'exportation), ou comme systèmes de soutien (c'est-à-dire comme bases de données complémentaires, supplémentaires ou comme outils de communication pour aider les instances de contrôle à surveiller les navires et/ou les transports de déchets douteux). Certaines bases de données existantes, notamment celle des installations de réception portuaires (PRFD) rattachée au Système mondial intégré d'information sur les transports maritimes (GISIS), et celles des divers mémorandums d'entente, peuvent se révéler utiles pour les services de répression.

Enfin, les systèmes de communication existants, tels que Environet de l'OMD et Ecomessage d'Interpol peuvent être utilisés pour suivre et rapporter certains navires ou événements douteux. Il appartient toutefois à l'autorité compétente de décider si, et dans quelle mesure, de tels systèmes seront utilisés.

# Chapitre 1: Le cadre juridique

La présente étude documentaire est réalisée aux fins d'analyser les systèmes d'alerte précoce/de vigilance existant dans les ports européens, ainsi que les meilleures pratiques relatives aux chargements suspectés de contenir des substances ou des déchets dangereux.

A cet égard, il est possible de dégager les deux grands flux de déchets suivants :

- les déchets déposés dans un port parce qu'ils proviennent de l'exploitation normale d'un navire (déchets d'exploitation des navires et résidus de cargaison) ;
- les déchets déposés dans un port parce qu'ils ont été transportés en tant que cargaison.

Nous avons évalué les pratiques actuelles relatives aux systèmes d'alerte précoce pour ces deux flux de déchets.

Les systèmes pertinents, qui sont examinés dans le présent chapitre, se divisent en quatre catégories :

- les systèmes issus de conventions administrées par l'OMI ;
- les systèmes issus de la législation de l'UE ;
- les systèmes issus d'autres AME internationaux ; et
- les systèmes issus d'AME régionaux.

Les recommandations de meilleures pratiques à mettre en œuvre dans la région de l'Afrique de l'Ouest figurent au Chapitre 3.

## 1.1 L'Organisation maritime internationale

### La Convention MARPOL

La Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et ses protocoles (communément appelée Convention MARPOL) ne mentionne aucun système de notification préalable ou d'alerte précoce pour les navires

ayant l'intention de déposer à terre des résidus visés par les Annexes I, II, IV, V ou VI de MARPOL. Les Parties à la Convention MARPOL doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour que des installations de réception répondant aux besoins des navires soient disponibles et utilisées de façon efficace sans que cela n'occasionne de retards injustifiés aux navires.

En outre, le Comité de protection du milieu marin (CPMM) de l'OMI, à sa 44<sup>e</sup> session de mars 2000, a adopté des Directives visant à garantir l'adéquation des installations portuaires de réception des déchets [résolution MEPC.83(44)]. La Section 4 de ces directives recommande que les fournisseurs d'installations de réception portuaires (IRP) exigent, pour des raisons logistiques, une notification préalable de la part du navire de son intention d'utiliser les installations.

Afin de favoriser l'application harmonieuse et uniforme de cette exigence et de réduire ainsi les risques de retard pour les navires, le MEPC (Comité de la protection du milieu marin), à sa 58<sup>e</sup> session tenue en octobre 2008, a adopté le Formulaire de notification préalable (ANF). Cela s'est également fait en conformité avec le Plan d'action visant à traiter le niveau adéquat des installations portuaires de collecte des déchets. Les gouvernements membres et les Parties à la Convention MARPOL ont été invités à porter cette question à l'attention de toutes les entités concernées.

La présentation normalisée du Formulaire de notification préalable de livraison de déchets à une installation de réception portuaire figure en tant qu'Annexe I au présent rapport.

Conformément aux recommandations jointes à ce Formulaire de notification préalable, le capitaine d'un navire devrait communiquer les renseignements figurant sur ledit formulaire à l'autorité désignée moins de 24 heures avant l'arrivée du navire ou lorsqu'il quitte le port précédent, si le voyage dure moins de 24 heures. Une copie du formulaire doit être conservée à bord du navire avec les registres des hydrocarbures, de la cargaison et des ordures appropriés.

Le Formulaire de notification préalable contient les informations suivantes :

- renseignements concernant le navire : nom, numéro OMI, État du pavillon, etc. ;
- renseignements concernant le port et le voyage : nom du prochain port de livraison et du dernier port où les déchets ont été livrés ;
- type et quantité de déchets à évacuer dans l'installation : pour les résidus visés par les Annexes I, II, IV et VI de MARPOL ;
- quantité de déchets conservés à bord et pourcentage correspondant de la capacité maximale de stockage.

Au départ, MARPOL insistait surtout sur la réduction au minimum du risque de retard injustifié occasionné aux navires par l'utilisation du Formulaire de notification préalable. Aujourd'hui, ce Formulaire de notification préalable est aussi utilisé dans de nombreux pays comme source d'information pour l'élaboration de plans de gestion des déchets portuaires, la mise en œuvre du contrôle par l'État du port, les autorités portuaires, maritimes et/ou environnementales, et la surveillance de la fourniture et de l'adéquation des installations portuaires. Lorsqu'ils examinent les Formulaires de notification préalable, les contrôleurs peuvent conclure qu'un navire possède une capacité de stockage insuffisante pour atteindre le port d'escale suivant et qu'il représente de ce fait une menace déraisonnable pour le milieu marin. Un tel navire pourra être tenu de déposer ses déchets et/ou ses résidus à terre.

Cependant, tout ce qui a trait à l'évaluation, à la surveillance et/ou à l'application est laissé à l'entière discrétion de la Partie à la Convention.

## Le module sur les installations de réception portuaires du GISIS

Le module sur les installations de réception portuaires du Système mondial intégré d'information sur les transports maritimes (GISIS) de l'OMI renferme des informations sur les installations de réception portuaires disponibles pour le dépôt de déchets d'exploitation des navires, communiquées par les autorités compétentes des États membres de l'OMI. La base de données des installations de réception portuaires a été établie aux fins :

- de diffuser, à l'échelle mondiale, des informations à jour sur les installations de réception portuaires à l'intention de la communauté maritime via Internet ;
- d'établir une méthode en ligne pour la mise à jour régulière de l'information ;
- de permettre de faire des recherches conviviales dans la base de données.

Ce module accessible au public (en accès ouvert), facile à utiliser, a été conçu pour assurer les fonctions suivantes :

- passer en revue toutes les installations de réception disponibles dans un port donné ;
- rechercher des cas présumés de non-conformité d'installations de réception, tels qu'ils ont été communiqués à l'OMI ;
- trouver des correspondants pour les administrations maritimes à travers le monde ;
- télécharger des informations pour les fournisseurs et utilisateurs d'installations de réception portuaires.

## La Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures

La Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC) est particulièrement adaptée pour les situations d'urgence environnementale. L'OPRC traite de la notification des Parties, de la question de savoir qui peut demander une assistance, ainsi que des systèmes nationaux et régionaux qui doivent être préétablis afin de répondre efficacement en cas de pollution accidentelle par les hydrocarbures. L'OMI administre cette Convention, qui offre un cadre de coopération internationale pour la prévention et l'atténuation de la pollution par les hydrocarbures due aux navires.

En vertu de l'OPRC, les capitaines, les personnes ayant la charge d'unités au large, les personnes ayant la charge de ports maritimes et d'installations de manutention des hydrocarbures, les navires et aéronefs chargés de l'inspection des mers, ainsi



que les pilotes d'aéronefs civils sont tenus de signaler « sans retard » tout événement observé en mer qui entraîne un « rejet d'hydrocarbures ou toute présence d'hydrocarbures » à l'État côtier le plus proche ou à l'État côtier à la juridiction duquel est soumise l'unité au large.

Ce système d'alarme étant utilisé uniquement en cas de marée noire, il n'entre pas dans le champ de la présente étude.

## Le Protocole sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses

Le Protocole de 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses (OPRC-HNS) étend le cadre établi par l'OPRC (voir plus haut) aux événements majeurs ou menaces de pollution marine provoqués par des substances dangereuses ou toxiques. L'OPRC-HNS est régi par les mêmes dispositions que celles de l'OPRC pour la notification et pour les mesures d'intervention, est n'est appliqué qu'en cas de marée noire. Il n'entre donc pas dans le champ de la présente étude.

### La Convention de Londres

La Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets (Convention de Londres), est l'une des premières conventions internationales visant à protéger le milieu marin des activités humaines. En vigueur depuis 1975, elle a pour objet de promouvoir le contrôle effectif de toutes les sources de pollution des mers et d'encourager les Parties à prendre toutes les mesures possibles pour prévenir la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets.

En 1996, le Protocole de Londres a été adopté en vue d'actualiser la Convention et, ultérieurement, de la remplacer. En vertu du Protocole, toutes les activités d'immersion sont interdites, sauf dans le cas des déchets qui peuvent être acceptables et qui figurent sur une liste dite la « contre-liste ». Cette liste comprend les déchets et autres matières ci-après :

- déblais de dragage ;
- boues d'épuration ;
- déchets de poisson ;
- navires et plateformes ;
- matières géologiques inertes, inorganiques (par ex., déchets miniers) ;
- matières organiques d'origine naturelle ;
- objets volumineux constitués principalement de fer, d'acier et de béton ; et
- flux de dioxyde de carbone provenant des processus de captage du dioxyde de carbone aux fins de séquestration.

La formulation d'avis dans le cadre du Protocole est destinée à compléter ceux qui ont été fournis dans le cadre d'autres accords, par exemple la Convention de Bâle de 1989.

L'objectif de la Convention de Londres n'entrant pas dans le champ de la présente étude, nous ne l'analyserons pas plus en détail.

## 1.2 La législation de l'UE

### La Directive 2000/59/CE

#### Généralités

Le 27 novembre 2000, le Parlement européen et le Conseil ont adopté la Directive 2000/59/CE sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison. Cette Directive s'applique à tous les bâtiments de mer et à tous les ports de la Communauté dans lesquels ces navires font escale. Deux pays de l'Association européenne de libre-échange (AELE), à savoir, l'Islande et la Norvège, l'appliquent également.

En vertu de cette Directive, l'efficacité des installations de réception portuaires peut être améliorée en imposant aux navires de notifier leurs besoins en termes d'utilisation d'installations de réception (considérant 12 du préambule de la Directive). Cette notification peut également fournir des informations de nature à rendre plus efficace la planification de la gestion des déchets.

Les capitaines de navires (autres que les navires de pêche et les bateaux de plaisance ayant un agrément pour 12 passagers au maximum) doivent notifier le port de leur intention de déposer leurs déchets d'exploitation et résidus de cargaison.

Il convient de mentionner que, conformément à l'Article 9 de la Directive, les États membres compétents pour les ports concernés peuvent exempter les navires de l'obligation de notification obligatoire s'ils répondent aux exigences suivantes :

- les navires effectuant des transports maritimes réguliers assortis d'escales fréquentes et régulières ; et
- des preuves suffisantes attestent l'existence d'un arrangement en vue du dépôt des déchets d'exploitation des navires ; et
- des preuves suffisantes attestent d'un arrangement en vue du paiement des redevances y afférentes dans un port situé sur l'itinéraire du navire.

La Directive stipule en outre que tous les navires ont l'obligation de déposer leur déchets dans les installations de réception portuaires avant de quitter un port. Toutefois, un navire peut être autorisé à prendre la mer pour le port d'escale suivant sans déposer ses déchets d'exploitation s'il s'avère qu'il est doté d'une capacité de stockage spécialisée suffisante pour tous les déchets d'exploitation qui ont été et seront accumulés pendant le trajet prévu jusqu'au port de dépôt.

## La notification

L'Article 6 de la Directive stipule que les renseignements figurant sur le formulaire doivent être notifiés :

- au moins vingt-quatre heures avant l'arrivée, si le port d'escale est connu, ou
- dès que le port d'escale est connu, si cette information est disponible moins de vingt-quatre heures avant l'arrivée, ou
- au plus tard au moment où le navire quitte le port précédent, si la durée du trajet est inférieure à vingt-quatre heures.

Ces renseignements sont conservés à bord au moins jusqu'au port d'escale suivant et mis à disposition des autorités des États membres si elles en font la demande.

L'Annexe II de la Directive fournit un formulaire type que les capitaines de navires (autres que les navires de pêche et les bateaux de plaisance ayant un agrément pour 12 passagers au maximum), en partance pour un port situé dans la Communauté, doivent compléter fidèlement et exactement. Ces renseignements doivent être notifiés à l'autorité ou à l'organisme désigné à cet effet par l'État membre dans lequel le port est situé. Les États membres peuvent aussi décider que ces renseignements seront notifiés à l'exploitant des installations de réception portuaire, qui les transmettra à l'autorité compétente. Les États membres doivent également veiller à ce que le renseignement notifié par les capitaines conformément à la Directive soit examiné de manière appropriée [Article 12.1 d) de la Directive].

## Exécution

La Directive relie explicitement la notification préalable des déchets d'exploitation des navires aux activités d'exécution sachant que, conformément à l'Article 11.2, les États membres accordent, lors de la sélection des navires devant faire l'objet d'une inspection, une attention particulière :

- aux navires qui ne respectent pas les exigences de notification ;
- aux navires pour lesquels l'examen des renseignements fournis par le capitaine donne d'autres raisons de croire que le navire ne satisfait pas à la Directive.

Si l'autorité compétente n'est pas satisfaite des résultats de cette inspection, elle veille à ce que le navire ne quitte pas le port avant d'avoir déposé ses déchets d'exploitation et résidus de cargaison dans une installation de réception portuaire conformément aux dispositions de la Directive.

Lorsqu'il est clairement établi qu'un navire a pris la mer sans s'être conformé aux exigences de la Directive, l'autorité compétente du port d'escale suivant en est informée. Le navire n'est pas autorisé, sans préjudice de l'application des sanctions, à quitter le port tant qu'il n'a pas été procédé à une évaluation plus détaillée des facteurs relatifs à la conformité du navire avec la Directive, telle que l'exactitude des renseignements communiqués conformément à la Directive.

## La gestion des données

En vertu de l'Article 12.3 de la Directive, les États membres et la Commission coopèrent en vue de mettre en place un système d'information et de surveillance approprié concernant au moins l'ensemble de la Communauté, destiné à :

- améliorer l'identification des navires qui n'ont pas déposé leurs déchets d'exploitation et leurs résidus de cargaison conformément à la Directive,
- s'assurer que les objectifs visés par la Directive ont été atteints.

Le système d'information SIRENac, mis en place dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port, a été initialement conçu comme un outil destiné à identifier les navires polluants ou potentiellement polluants. Toutefois, le système communautaire d'échange de données maritimes SafeSeaNet, dont le développement est prévu, paraît être un instrument plus adéquat.

## SafeSeaNet

Suite au naufrage du pétrolier *Erika* au large des côtes françaises en 1999, l'Union européenne a adopté plusieurs directives visant à éviter les risques d'accidents et de pollution en mer.

La Directive 2002/59/CE, adoptée par le Parlement européen et le Conseil le 27 juin 2002, a pour objectif d'instituer dans la Communauté un système de suivi du trafic des navires et d'information « en vue d'accroître la sécurité et l'efficacité du trafic maritime, d'améliorer la réaction des autorités en cas d'incidents, d'accidents ou de situations potentiellement dangereuses en mer, notamment des opérations de recherche et de sauvetage, et de contribuer à mieux assurer la prévention et la détection de la pollution causée par les navires ».

Cette Directive prévoit une coopération entre les États membres et la Commission à l'établissement de systèmes d'échange informatisés de données et à la mise au point de l'infrastructure nécessaire à cet effet. SafeSeaNet a amélioré l'échange de données grâce à une plus grande normalisation et à une profusion de mécanismes de transfert, allant

du téléphone ou fax aux messages électroniques (souvent via EDIFACT).

La mise en œuvre de la Directive 2002/59/CE et des dispositions d'autres textes législatifs communautaires requiert la collecte et la distribution de divers types de données, tels que le suivi du trafic des navires, les détails sur des substances dangereuses transportées par les navires, les résultats des inspections des navires et les informations relatives aux déchets d'exploitation des navires et aux résidus de cargaison.

En outre, SafeSeaNet a été conçu pour permettre, le cas échéant, de fournir des services supplémentaires à une large communauté d'utilisateurs, dans le but de contribuer à la mise en œuvre d'autres politiques communautaires, telles que la protection de l'environnement, la sécurité et l'immigration. Toutefois, la modification du système SafeSeaNet de façon à inclure la notification des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison, comme l'exige la Directive 2000/59/CE, n'est pas encore opérationnelle. Elle répondrait cependant à l'Article 12.3 de la Directive 2000/59/CE, en vertu duquel « Les États membres et la Commission coopèrent en vue de mettre en place un système d'information et de surveillance approprié ».

## Le Système d'alerte rapide pour les denrées alimentaires et les aliments pour animaux

Le Système d'alerte rapide de l'Union européenne pour les denrées alimentaires et les aliments pour animaux (RASFF) a été mis en place pour fournir aux autorités chargées du contrôle de ces denrées un outil efficace permettant d'échanger des informations sur les mesures prises pour répondre à des risques graves dans le secteur de l'alimentation humaine et animale.

Chaque membre du RASFF a un correspondant chargé d'envoyer les notifications du RASFF à la Commission européenne. La Commission, qui est chargée de gérer le système, offre des connaissances et une plateforme technologique pour faciliter la transmission et le traitement des notifications du RASFF. Elle reçoit toutes les notifications des membres du réseau et procède à leur contrôle avant de les mettre à la disposition de tous les membres du réseau.

La Commission est tenue d'informer un non-membre du RASFF (pays tiers) lorsqu'un produit ayant fait l'objet d'une notification a été exporté vers ce pays, ou lorsqu'un produit provenant de ce pays a fait l'objet d'une notification. Ce pays peut ainsi prendre les mesures correctrices qui s'imposent.

Ce système peut être utilisé efficacement dans la mesure où les sous-produits animaux sont concernés. On entend par sous-produits animaux, les carcasses ou parties de carcasses d'animaux ou les produits d'origine animale non destinés à la consommation humaine. Cette définition inclut notamment les déchets de cuisine et de table, l'huile de cuisson usagée, les anciennes denrées alimentaires, le sang et les plumes.

Étant donné que ces types de déchets se trouvent rarement dans les ports, nous n'allons pas étudier cette question plus en détail. Il convient toutefois de mentionner que, conformément au Règlement (CE) n° 1774/2002, les déchets de cuisine et de table, s'ils proviennent de moyens de transport opérant au niveau international, doivent être détruits ou subir un traitement de stérilisation après leur dépôt dans des installations de réception portuaires de l'UE.

## **Le Règlement 1013/2006/CE du Parlement européen et du Conseil**

Le Règlement susmentionné, ci-après appelé le Règlement concernant les transferts de déchets (RTD), a pour objet de transposer, dans la législation européenne, les dispositions de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination. Pour en savoir plus, veuillez vous référer au chapitre suivant.

### **1.3 Les autres accords multilatéraux sur l'environnement (AME)**

#### **La Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination**

Dans le contexte de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE),

la Convention de Bâle est étayée par la Décision C(2001)107 de l'OCDE, qui crée un système rationalisé pour la réglementation des mouvements de déchets dangereux destinés à être valorisés entre les pays de l'OCDE, conformément au cadre établi par la Convention de Bâle. L'exportation de déchets dangereux vers des pays non-membres de l'OCDE en vue de les éliminer et en vue de les valoriser est interdite depuis l'entrée en vigueur de « l'Interdiction de Bâle ».

L'un des principes directeurs de la Convention de Bâle est que, afin de réduire au minimum la menace que constituent les déchets dangereux pour la santé humaine et l'environnement, ces déchets devraient être traités le plus près possible de leur lieu de production. Par conséquent, les mouvements transfrontières de déchets dangereux ou d'autres déchets ne peuvent avoir lieu que sur la notification écrite préalable par l'État d'exportation aux autorités compétentes des États d'importation et de transit (le cas échéant), et avec le consentement de ces autorités. Chaque expédition de déchets dangereux et d'autres déchets doit être accompagnée d'un document de mouvement à partir du lieu d'origine du mouvement transfrontière jusqu'au lieu d'élimination. Les expéditions de déchets dangereux sans ces documents sont illégales. De plus, il existe des interdictions d'importation de ces déchets vers certains pays. Les mouvements transfrontières peuvent néanmoins avoir lieu si l'État d'exportation n'a pas la capacité de gérer ou d'éliminer ces déchets dangereux d'une manière écologiquement rationnelle.

Afin d'aider les pays (ainsi que les organisations intéressées, entreprises privées, fédérations industrielles et autres parties prenantes) à gérer ou à éliminer leurs déchets de manière écologiquement rationnelle, le Secrétariat de la Convention de Bâle coopère avec les autorités nationales à l'élaboration de lois nationales, à la mise en place des inventaires des déchets dangereux, au renforcement des institutions nationales, à l'évaluation de la situation de la gestion des déchets dangereux et à la préparation de plans de gestion des déchets dangereux et d'outils politiques. Il fournit également des conseils juridiques et techniques aux pays pour les aider à résoudre des problèmes liés au contrôle et à la gestion des déchets dangereux. En cas de situation d'urgence, par exemple le déversement de déchets dangereux, le Secrétariat

coopère avec les Parties et les organisations internationales compétentes pour qu'elles soient en mesure d'apporter une aide rapide sous la forme d'expertise et de matériel.

La Convention de Bâle ne s'applique pas aux déchets provenant de l'exploitation normale d'un navire. Elle s'applique toutefois à partir du moment où les déchets d'exploitation des navires sont déposés dans les installations de réception portuaires. Cette convention stipule que chaque Partie prend les dispositions voulues pour :

- assurer la mise en place d'installations adéquates d'élimination qui devront, dans la mesure du possible, être situées à l'intérieur du pays, en vue d'une gestion écologiquement rationnelle des déchets dangereux et d'autres déchets en quelque lieu qu'ils soient éliminés ;
- veiller à ce que les personnes qui s'occupent de la gestion des déchets dangereux ou d'autres déchets à l'intérieur du pays prennent les mesures nécessaires pour prévenir la pollution résultant de cette gestion et, si une telle pollution se produit, pour en réduire au minimum les conséquences pour la santé humaine et l'environnement ;

## L'Ecomessage d'Interpol

L'Organisation internationale de police criminelle (Interpol) mène des efforts visant à réprimer la criminalité environnementale depuis 1976. Elle a créé l'Ecomessage, fondé sur le principe qu'un échange rapide d'informations pertinentes entre les autorités chargées de l'application de la loi est crucial pour toute campagne ciblant la criminalité internationale dans le domaine de l'environnement. Avec l'Ecomessage, Interpol a voulu créer un système pour l'établissement des rapports et une base de données couvrant l'ensemble des délits liés à l'environnement, y compris les mouvements transfrontières illicites, et le déversement illégal de déchets, un véritable outil d'échange d'information entre les autorités chargées de l'application de la loi (douaniers, autorités chargées des questions d'environnement, gardes côte, etc.).

Les informations recueillies sur une infraction doivent être transmises au Bureau central national d'Interpol

(BCN) du pays qui fait un rapport. Le BCN est généralement rattaché à la division des relations internationales de la police nationale. C'est au BCN qu'il incombe de transmettre les Ecomessages au Secrétariat général d'Interpol.

Lorsque le Secrétariat général d'Interpol reçoit un Ecomessage, il saisit l'information dans la base de données d'Interpol, ce qui peut comporter divers avantages, à savoir :

- les renseignements sont immédiatement comparés à ceux que contient la base de données d'Interpol, ce qui peut fournir un retour d'information précieux ;
- le formulaire d'Ecomessage donne au pays qui fait un rapport la possibilité de poser des questions, et offre un mécanisme de coopération internationale ;
- les données sont accessibles aux analystes de l'Unité d'analyse de la criminalité (ACIU), ce qui peut conduire à une analyse sur les criminels, ainsi que sur l'ampleur, la structure et la dynamique d'une entreprise criminelle ou d'un réseau criminel impliqué.

## La base de données d'Interpol sur les poursuites intentées pour pollution provoquée par un navire

Cette base de données contient des renseignements sur les poursuites menées à terme et les affaires clôturées dans divers pays pour la période 2001-2006. Ces renseignements peuvent aider les pays à cibler leurs efforts de lutte contre la fraude et à désigner les navires et les compagnies maritimes qui violent les lois sur la pollution.

## Les systèmes et réseaux de l'Organisation mondiale de la santé

**Le Réseau mondial d'alerte, de surveillance et d'action de santé publique en cas d'incident chimique**

Le Réseau mondial d'alerte, de surveillance et d'action de santé publique en cas d'incident chimique (ChemiNet) de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) fournit une aide d'urgence aux

pays qui enquêtent et interviennent sur les conséquences médicales et sanitaires d'incidents ou de crises d'origine chimique. ChemiNet est un réseau d'institutions, d'organismes, de laboratoires, de centres collaborateurs de l'OMS, de centres anti-poison, d'établissements universitaires et d'experts de différents États Membres. Il est coordonné à l'OMS par son département Santé Publique et Environnement. Étant donné qu'il ne s'agit pas d'un système d'alerte précoce/de vigilance, mais plutôt d'un outil d'intervention et d'un réseau fournissant une aide d'urgence en cas d'incident chimique, il n'y a pas lieu de l'examiner plus avant ici.

### **Le Système d'alerte et action au niveau mondial**

Il s'agit d'un système intégré d'alerte et d'intervention au niveau mondial (GAR) en cas d'épidémie et d'autres situations d'urgence sanitaire, qui repose sur de solides systèmes nationaux de santé publique solides, et fait partie d'un système international efficace d'action coordonnée. Il englobe des systèmes d'alerte précoce et d'action en cas d'épidémie et de pandémie. Il sert aussi à maintenir et à développer une plateforme mondiale opérationnelle pour appuyer la riposte aux épidémies et aider les bureaux régionaux à prendre des mesures de mise en œuvre à l'échelon régional.

### **Le Réseau mondial d'alerte et d'action en cas d'épidémie**

Le Réseau mondial d'alerte et d'action en cas d'épidémie (GOARN) est un dispositif technique de collaboration entre des institutions et des réseaux qui mettent leurs ressources humaines et techniques en commun pour identifier et confirmer rapidement les épidémies de portée internationale, et y répondre dans les meilleurs délais. Ce réseau constitue un cadre opérationnel réunissant les compétences et le savoir-faire grâce auxquels la communauté internationale peut, à tout moment, être avertie d'une menace d'épidémie et être prête à y répondre.

### **Les autres systèmes de l'OMS**

Il existe d'autres systèmes d'alerte précoce et de notification opérationnels au sein de l'OMS. Cependant, tous répondent à des besoins très spécifiques et ne justifient donc pas un examen plus approfondi dans le contexte de la présente étude.

## **Environet de l'Organisation mondiale des douanes (OMD)**

Environet est un outil de communication international utilisant l'Internet, dédié à la protection de l'environnement. Il offre une plateforme sécurisée, accessible aux fonctionnaires des douanes, aux autorités chargées de l'application de la loi, ainsi qu'aux organisations internationales et à leurs réseaux régionaux, pour faciliter leur coopération et l'échange d'informations en temps réel dans le cours de leurs activités quotidiennes. Il est possible de discuter via Environet sur toutes les marchandises susceptibles de nuire à l'environnement et qui sont couvertes par des accords multilatéraux sur l'environnement (AME) liés au commerce, y compris les déchets dangereux et d'autres déchets.

Environet, qui fait partie des applications du CEN-COMM (système de communication du Réseau douanier de lutte contre la fraude), est un outil utilisant l'Internet accessible à un groupe fermé d'utilisateurs. Les informations transmises via Environet sont cryptées et sécurisées. Rentable et facile à utiliser, cet outil est entretenu par l'OMD qui le met gratuitement à la disposition de tous les membres du groupe fermé d'utilisateurs.

Environet a pour objectif :

- de faciliter l'échange des bonnes pratiques ;
- de fournir, sous une forme téléchargeable, du matériel de formation, des guides d'identification, des manuels et d'autres informations générales précieuses pour l'application des législations environnementales ;
- de faciliter les échanges d'information sur les saisies et le trafic possible ;
- de créer des forums de discussion sur des thèmes spécifiques ;
- de faciliter l'octroi d'une assistance par des experts d'organisations internationales et d'autorités compétentes (par exemple) ;
- de faciliter la coopération entre les administrations douanières et d'autres organismes et organisations internationales.

Les correspondants nationaux des BRLR (Bureaux régionaux de liaison chargés du renseignement) de chaque pays devraient servir de points de contact pour les questions administratives liées à Environet. Les utilisateurs sont avertis par courriel des messages entrants et des nouveaux ajouts à la bibliothèque.

La bibliothèque d'Environet fournit des informations sur le matériel de formation, les guides d'identification, les alertes et tout autre renseignement utile à l'application des lois environnementales. Au Secrétariat de l'OMD, un administrateur est chargé de gérer la bibliothèque et de récupérer les informations qui lui sont transmises par les utilisateurs souhaitant les partager.

### **Les Bureaux régionaux de liaison chargés du renseignement (BRLR) de l'Organisation mondiale des douanes**

Étant donné que les échanges d'informations et de renseignements constituent l'un des piliers de la stratégie de mise en œuvre de l'Organisation mondiale des douanes (OMD), cette dernière a mis en place un réseau mondial de Bureaux régionaux de liaison chargés du renseignement (BRLR). Ce réseau comprend actuellement onze bureaux couvrant les six régions de l'OMD. Chaque BRLR est un centre régional de collecte et d'analyse des données, ainsi que de diffusion de l'information sur la fraude (tendances, modes opératoires, itinéraires et cas significatifs), et emploie des agents des douanes de différents pays de la région concernée.

Étant donné leur rôle de collecteurs et d'analystes régionaux de données, les BRLR sont au cœur du flux d'information, qui s'articule autour de trois composantes essentielles et complémentaires :

- les correspondants nationaux au niveau de l'administration douanière nationale ;
- les bureaux régionaux de liaison chargés du renseignement (BRLR) au niveau régional ;
- le Secrétariat de l'OMD au niveau international.

Ce mécanisme a pour objectif d'améliorer l'efficacité des échanges mondiaux d'informations

et de renseignements, et de renforcer la coopération entre tous les services douaniers chargés de la lutte contre la criminalité transnationale.

Le CEN est un système basé sur l'Internet qui sert :

- de base de données sur les saisies et les infractions douanières ;
- de site Web répondant aux besoins en informations et en renseignements des services douaniers ;
- de réseau de communication pour faciliter les échanges et les contacts internationaux ;
- de base de données des images de moyens cachés permettant aux fonctionnaires des douanes de visualiser les saisies exceptionnelles et d'échanger des clichés radiographiques.

### **Le programme de Sensibilisation et préparation aux situations d'urgence au niveau local (APELL)**

La communauté internationale et les gouvernements nationaux ont appris à réagir plus efficacement aux situations d'urgence environnementale au cours des dernières décennies. Les efforts se portent de plus en plus vers la préparation aux catastrophes avant qu'elles ne surviennent.

Avec le soutien et le financement du PNUE et de l'industrie, le programme APELL vise à :

- fournir des informations aux communautés pour les aider à comprendre les risques locaux ; et
- aider les autorités locales et nationales à mettre sur pied un plan coordonné pour protéger les personnes, leurs biens et l'environnement en cas de catastrophe.

Bien que ce programme porte principalement sur les urgences environnementales liées aux activités industrielles présentant un risque d'incendie, d'explosion ou fuite de matières toxiques, il est également pertinent pour la préparation aux catastrophes naturelles. Jusqu'à présent, il a été utilisé pour améliorer la coordination des services d'intervention dans les situations d'urgence locale et transfrontalière.

## L'Outil d'identification des risques (OIR)

L'OIR pourrait être utile dans le cadre des activités de préparation, en assurant une information immédiatement disponible en cas d'urgence. Il pourrait servir à identifier les risques dans les installations de réception portuaires, les usines, etc. Il ne s'agit toutefois que d'un outil d'identification, qui ne fournit pas à l'utilisateur de recommandations fiables pour les interventions, les activités de préparation ou d'atténuation, lesquelles nécessitent les compétences spécialisées d'acteurs qualifiés, ainsi que des évaluations sur le terrain pour la vérification.

L'Outil d'identification des risques consiste en une liste d'installations et d'objets « de grande échelle » susceptibles de présenter un risque pour la vie et la santé humaines, ainsi que pour le milieu naturel. Cette liste comporte des indications sur les substances dangereuses censées être présentes dans ces installations, ainsi que sur les types de dangers associés à ces substances et les types d'impact escomptés.

### Les autres systèmes PNUE-BCAH

Les autres outils d'intervention existants en cas d'urgence environnementale, tels que le mécanisme de l'Équipe des Nations Unies chargée de l'évaluation et de la coordination en cas de catastrophe (UNDAC), le Module d'évaluation environnementale et l'Outil d'évaluation environnementale rapide (FEAT), n'entrant pas dans le champ de la présente étude, nous ne les avons pas étudiés plus avant.

## 1.4 Les autres accords multilatéraux régionaux sur l'environnement

### La Convention de Bamako

La Convention de Bamako sur l'interdiction d'importer des déchets dangereux et le contrôle de leurs mouvements transfrontières en Afrique est un traité des nations africaines interdisant l'importation de tout déchet dangereux (y compris les déchets radioactifs). Cette convention a été négociée en janvier 1991 par douze pays de l'Organisation de

l'Unité africaine à Bamako, Mali, et est entrée en vigueur en 1998.

La Convention de Bamako est née de la prise de conscience, par les pays africains, du fait que la Convention de Bâle ne contenait pas d'interdiction du commerce de déchets dangereux vers les pays les moins avancés, et que nombre de pays développés exportaient leurs déchets toxiques vers l'Afrique.

La Convention de Bamako a une présentation et un libellé similaires à ceux de la Convention de Bâle, mais interdit plus fermement toute importation de déchets dangereux et ne prévoit aucune exception pour certains types de déchets dangereux (comme les matières radioactives), contrairement à la Convention de Bâle. Toutefois, à l'instar de cette dernière, la Convention de Bamako ne couvre pas les déchets provenant de l'exploitation normale d'un navire.

### La base de données du REMPEC sur les alertes et les accidents en mer Méditerranée

La base de données sur les alertes et les accidents en mer Méditerranée et le Système d'information géographique (SIG) qui y est associé, ont été mis au point par le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC), comme contribution à la mise en œuvre 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 ».

La base de donnée et les documents y afférents visent à fournir aux autorités des Parties contractantes au Protocole d'urgence de 1976 et au Protocole « Prévention et situation critique » de 2002, ainsi qu'aux autres parties intéressées, un ensemble de données sur les accidents en Méditerranée, à utiliser avec d'autres informations relatives au transport maritime d'hydrocarbures et d'autres substances chimiques, afin de faciliter l'identification plus précise des risques de pollution accidentelle, ainsi que la préparation et la mise en œuvre de mesures de riposte appropriées aux niveaux national et régional.



## Le Mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port

Le Mémorandum d'entente de Paris est le document officiel dans lequel les 27 autorités maritimes participantes sont convenues de mettre en œuvre un système harmonisé de contrôle par l'État du port. Une liste des autorités participantes figure à l'Annexe II au présent document.

Le Mémorandum d'entente dispose d'un organisme principal (le Comité pour le contrôle par l'État du port), au sein duquel les autorités s'entendent sur :

- leurs engagements et l'approche et la mise en œuvre des conventions internationales pertinentes ;
- les procédures d'inspection et de vérification de conformité des procédures opérationnelles ;
- l'échange d'informations ;
- la structure du Comité pour le contrôle par l'État du port et les procédures d'amendement.

Le site Web du Mémorandum d'entente de Paris offre aux utilisateurs :

- une base de données sur les navires inspectés ;
- des listes des rétentions de navires (passées et actuelles) ;
- une liste des navires bannis ;
- un calculateur de profil de risque des navires.

Autres accords comparables portant sur le contrôle par l'État du port :

- Mémorandum d'entente de Tokyo (région Asie Pacifique) ;
- Mémorandum d'entente sur les Caraïbes ;
- Accord de Viña del Mar (accord latino-américain) ;
- Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port dans l'océan Indien ;
- Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port en Méditerranée ;
- Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port dans la région de la mer Noire
- Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port pour la région du Golfe (Mémorandum de Riyad).

# Chapitre 2: Évaluation des pratiques de notification

Comme nous l'avons déjà expliqué dans l'introduction, le but principal de cette étude est de fournir une évaluation préliminaire des systèmes couramment utilisés dans les ports européens, avec des recommandations pour l'élaboration d'un système régional d'alerte précoce entre les ports d'Afrique de l'Ouest. Le Chapitre 1 illustre les divers systèmes d'alerte précoce et de notification en place dans les ports européens. Le présent chapitre analyse et évalue de manière plus approfondie les systèmes pertinents.

## 2.1 Les systèmes d'alerte/de notification de l'OMI

Le **Système de notification avancée** de l'OMI est, indirectement, déjà largement utilisé dans les pays européens en raison de la mise en œuvre de la Directive 2000/59/CE (qui contient un système de notification similaire). Il importe toutefois de souligner que si la Convention MARPOL exige des Parties qu'elles assurent la fourniture d'installations de réception adéquates dans les ports, les navires ne sont pas tenus de les utiliser lorsqu'ils font escale dans un port, ni de remplir le Formulaire de notification préalable.

L'importance de disposer d'IRP adéquates est soulignée dans les Lignes directrices d'accompagnement. L'utilisation du Formulaire de notification préalable (que ce soit pour vérifier l'adéquation des IRP, s'en servir comme source d'information source pour élaborer des plans de gestion des déchets portuaires, ou comme outil de mise en œuvre) est une mesure déterminante pour garantir le dépôt à terre, par les navires, de leurs résidus MARPOL.

Le **module sur les installations de réception portuaires du système GISIS** offre également des informations pertinentes et un outil de communication efficace. Il a été établi par l'OMI mais dépend des informations à jour fournies par les États du port.

La **Convention OPRC**, qui traite les notifications venant des Parties, des capitaines de navires et d'autres personnes compétentes/concernées, vise à améliorer la préparation et la lutte en cas

d'événement de pollution par les hydrocarbures. Il semble qu'elle soit fréquemment utilisée, en particulier concernant la notification en cas de pollution par les hydrocarbures et la lutte contre ce type de pollution. Étant donné que ce système n'est pas lié aux déchets et résidus de cargaison, nous n'allons pas l'étudier plus avant dans le présent rapport.

Pour des raisons similaires, le **Protocole sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses** ne sera pas analysé plus avant.

## 2.2 Les systèmes européens de notification

### La Directive 2000/59/CE

La mise en œuvre de la Directive 2000/59/CE a rendu l'usage du formulaire de notification préalable obligatoire dans les ports de l'UE. Toutefois, en raison des disparités dans les modalités d'application, les autorités compétentes et les caractéristiques des ports, il existe des différences dans le traitement, le contrôle et/ou la mise en œuvre de ces informations entre les ports et les pays de l'UE.

Afin d'évaluer les pratiques les plus courantes, nous avons étudié les systèmes d'alerte précoce et de notification dans 20 ports européens. Ces ports ont été choisis plus ou moins au hasard, afin de tenir compte des différences de taille, de trafic et d'emplacement :

Baie d'Algésiras (Espagne), Anvers (Belgique), Burgas (Bulgarie), Dublin (Irlande), Fredericia (Danemark), Gdansk (Pologne), Gênes (Italie), Hambourg (Allemagne), Helsinki (Finlande), Klaipeda (Lituanie), Koper (Slovénie), Lisbonne (Portugal), Marsaxlokk (Malte), Marseille (France), Le Pirée (Grèce), Rotterdam (Pays-Bas), Riga (Lettonie), Southampton (Royaume-Uni), Stockholm (Suède) et Tallinn (Estonie).

Lors de l'évaluation, les points suivants ont été vérifiés et analysés (lorsque des informations étaient disponibles) :

- Existe-t-il un système d'échange de notifications/d'informations ?
- Le système de notification est-il intégré dans le plan de gestion des déchets portuaires ?
- Quelles sont les informations requises ?
- À qui faut-il envoyer le formulaire de notification ? Qui doit le faire ? Quand ?
- Existe-t-il une base de données des notifications ?
- Qu'advient-il de ces renseignements ?
- Comment envoie-t-on le formulaire (par fax, voie électronique) ?
- Les notifications sont-elles vérifiées (les volumes notifiés sont-ils corrects) ?
- Quelle est l'autorité responsable des notifications (autorité portuaire, administration maritime, contrôle par l'État du port) ? Ces autorités ont-elles accès à la base de données des notifications ? D'autres autorités y ont-elles accès ?
- Y a-t-il un lien entre la notification et l'IRP ?

Les résultats complets de l'évaluation pour les 20 ports de l'UE sont disponibles sur demande. Le tableau ci-après donne un aperçu des pratiques les plus courantes :

Existe-t-il un système d'échange de notifications/d'informations ?	Oui, pour tous les navires entrants, à l'exception des navires de pêche et bateaux de plaisance (ayant un agrément pour 12 passagers au maximum). Les navires exemptés en application de l'art. 9 ne sont pas soumis à l'obligation de notification.
Le système de notification est-il intégré dans le plan de gestion des déchets portuaires ?	Oui.
Quelles sont les informations requises ?	Toutes les informations exigées par l'Annexe 2 à la Directive 2000/59/CE.
Qui doit envoyer le formulaire de notification et à qui ?	Le capitaine ou les agents de navire à l'autorité portuaire (Capitainerie) ou à l'autorité locale (environnementale /maritime).
Quand faut-il envoyer la notification ?	Au moins 24 heures avant l'heure d'arrivée prévue au port.
Existe-t-il une base de données des notifications ?	Oui (généralement intégrée dans le système général d'information du port).
Qu'advient-il de ces renseignements ?	Dans 9 ports, aucune information particulière n'a été trouvée. Dans d'autres ports, diverses pratiques sont mises en œuvre : - la notification est utilisée comme demande pour les IRP ; - le navire n'est autorisé à pénétrer dans le port qu'une fois la notification reçue ; - dans certains ports, les notifications sont inspectées manuellement (au hasard) ; - lorsque le capitaine invoque une capacité de stockage suffisante comme raison de ne pas déposer ses déchets, l'autorité compétente inspecte le navire ; - les données servent de source d'information pour élaborer le PGDP (lorsqu'on évalue la conformité des IRP).
Comment envoie-t-on le formulaire ?	Cela dépend de la taille du port : dans les grands ports, l'agent transfère directement la notification par voie électronique dans le système de données du port et, dans les plus petits ports, le fax et le courriel suffisent encore.
Les notifications sont-elles vérifiées (les volumes notifiés sont-ils corrects) ?	Non (cela pourrait se révéler problématique dans le cas de systèmes de redevances basés sur le volume de déchets déposés).
Quelle est l'autorité responsable des notifications ? Ces autorités ont-elles accès à la base de données des notifications ? D'autres autorités y ont-elles accès ?	Le plus souvent, c'est la Capitainerie (relevant de la compétence des autorités portuaires) qui reçoit les notifications. Dans plusieurs cas, l'autorité de contrôle (maritimes/environnementales) a accès aux bases de données.
Y a-t-il un lien entre la notification et l'IRP ?	Rarement.

Le tableau ci-après donne un aperçu des applications qui, par la fréquence d'utilisation ou les résultats particulièrement bons obtenus par des

mesures spécifiques, pourraient être considérés comme les « **milleures pratiques** » dans les ports européens :

Existe-t-il un système d'échange de notifications/d'informations ?	Oui, pour tous les navires entrants à l'exception des navires de pêche et des bateaux de plaisance (ayant un agrément pour 12 passagers au maximum). Les navires exemptés en application de l'art. 9 ne sont pas soumis à l'obligation de notification.
Le système de notification est-il intégré dans le plan de gestion des déchets portuaires ?	Oui.
Quelles sont les informations requises ?	Toutes les informations requises par l'Annexe 2 à la Directive 2000/59/CE. Dans un cas, des navires de pêche transportant des captures fraîches, et des bateaux de plaisance transportant 12 passagers au maximum, ont dû utiliser un "formulaire de notification réduit". En vertu de ce dernier, ces types de navires doivent prouver annuellement, à la capitainerie, qu'ils ont déposé leurs déchets d'exploitation. Lorsque ces navires faisant escale arrivent de ports étrangers ou de bancs de pêche internationaux, ils doivent le notifier à l'arrivée.
Qui doit envoyer la notification et à qui ?	Le capitaine ou les agents de navires à l'autorité portuaire (Capitainerie), les autorités de contrôle et d'exécution ayant un accès direct à la base de données des notifications.
Quand faut-il envoyer la notification ?	Au moins 24 heures avant l'heure d'arrivée prévue au port.
Existe-t-il une base de données des notifications ?	Oui (généralement intégrée dans le système général d'information du port).
Qu'advient-il de ces renseignements ?	Il existe plusieurs possibilités : <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'information notifiée est utilisée pour élaborer le PGDP (comme source d'information lorsqu'on évalue la conformité des IRP) ;</li> <li>- en cas de notification inexistante ou insuffisante, l'autorité compétente (habilitée à infliger des amendes) est automatiquement informée ;</li> <li>- lorsque le capitaine invoque une capacité de stockage suffisante comme raison de ne pas déposer ses déchets, l'autorité compétente inspecte le navire ;</li> <li>- la notification est utilisée comme demande automatique d'IRP et, après vérification auprès des IRP, les renseignements qu'elle contient servent de base de calcul de la redevance pour les déchets.</li> </ul> On utilisera de préférence plusieurs de ces options.
Comment envoie-t-on le formulaire ?	Cela dépend de la taille du port : dans les grands ports, l'agent transfère directement la notification par voie électronique dans le système de données du port, et dans les plus petits ports, le fax et le courriel suffisent encore.
Les notifications sont-elles vérifiées (les volumes notifiés sont-ils corrects) ?	Oui. Après dépôt des déchets, l'IRP notifie les volumes exacts à l'organisme qui reçoit les notifications des agents/navires. Lorsque la différence est importante, les autorités compétentes peuvent mener des investigations supplémentaires.
Quelle est l'autorité responsable des notifications ? Ces autorités ont-elles accès à la base de données des notifications ? D'autres autorités y ont-elles accès ?	La Capitainerie (relevant de la compétence des autorités portuaires) reçoit les notifications, les autorités de contrôle et d'exécution ayant un accès direct à la base de données des notifications.
Y a-t-il un lien entre la notification et l'IRP ?	Oui. Il existe deux options : <ul style="list-style-type: none"> <li>- la notification est automatiquement considérée comme une demande d'IRP et transmise automatiquement par la Capitainerie à l'IRP) ;</li> <li>- l'IRP est reliée à la base de données du port (obligatoire).</li> </ul> Dans les deux cas, après dépôt des déchets, l'IRP notifie à la Capitainerie les volumes exacts de déchets recueillis afin qu'une évaluation de la qualité de la notification par le capitaine/agent puisse se faire automatiquement.

## Le Règlement (CE) n° 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil

Ce règlement vise à intégrer dans la législation communautaire les dispositions de la Convention de Bâle. Veuillez par conséquent vous référer au chapitre suivant.

### 2.3 Les autres AME internationaux

#### La Convention de Bâle

La Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination est le traité international le plus complet en matière de déchets dangereux et autres déchets. La Convention vise à protéger la santé humaine et l'environnement contre les effets néfastes de la production, de la gestion, des mouvements transfrontières et de l'élimination de déchets dangereux et autres déchets.

En raison de son utilisation généralisée et systématique, cette convention est considérée comme un outil efficace et relativement facile à utiliser pour surveiller l'importation et l'exportation de déchets entre les États.

#### Interpol : formulaire d'Ecomessage et Base de données sur les poursuites intentées pour pollution provoquée par un navire

Bien qu'Interpol utilise l'**Ecomessage** depuis plusieurs années, la base de données est encore trop petite pour produire une analyse globale des activités liées à la criminalité internationale en matière d'environnement. Des données supplémentaires doivent être saisies dans le système sur la base des rapports d'Ecomessage. Une fois que des volumes de données statistiquement importants auront été acquis, ces informations pourront être analysées et utilisées pour dresser un tableau mondial de la criminalité internationale en matière d'environnement. Le système semble utile, étant donné le caractère international du transport maritime. S'il était pleinement opérationnel, il pourrait servir de système de soutien supplémentaire pour surveiller les navires et/ou transports de déchets douteux.

La **Base de données sur les poursuites intentées pour pollution provoquée par un navire** peut également

être utilisée comme système de soutien ainsi. Tout le monde peut la consulter pour vérifier si un navire a été poursuivi pour pollution. Cette base de données, dont l'établissement a été coordonné par le Projet « mers propres », sera mise à jour à mesure que d'autres renseignements seront disponibles.

#### Les systèmes de l'Organisation mondiale de la santé

Le **Réseau mondial d'alerte, de surveillance et d'action de santé publique en cas d'incident chimique** de l'Organisation mondiale de la santé (ChemiNet) est davantage axé sur le renforcement des capacités et le partage des connaissances que sur la signalisation ou la notification des dangers éventuels.

Les bureaux attachés au système GAR (**Alerte et action au niveau mondial**) sont très différents des instances concernées par les questions maritimes et environnementales et ne sont donc pas examinés plus avant dans le présent rapport.

Le **Réseau mondial d'alerte et d'action en cas d'épidémie** (GOARN) vise également des objectifs différents et il ne semble pas opportun de le relier aux systèmes d'alerte précoce et de notification pour les déchets produits par les navires et autres déchets. Toutefois, l'apparition de maladies suite à des déversements illégaux pourrait entrer dans le champ d'application de ce réseau.

#### Organisation mondiale des douanes : Environet et les BRLR

La plupart des autorités douanières du monde entier sont associées à la mise en œuvre de la Convention de Bâle, mais le sont dans une moindre mesure s'agissant des règles de l'OMI. Dans certains pays, les autorités douanières ne jouent aucun rôle dans l'application des dispositions de MARPOL. Théoriquement, le déversement de déchets devrait relever de la compétence des autorités douanières du pays dans lequel il a lieu. En réalité, les responsabilités des autorités douanières varient énormément entre les pays.

Néanmoins, les BRLR et Environet de l'OMD pourraient être utilisés pour l'échange d'informations en temps réel sur les navires entrants, les navires quittant un port sans avoir déposé leurs déchets, et les navires transportant des déchets en tant que cargaison. Toutefois, comme nous l'avons dit plus haut, l'utilisation de cet

instrument à de telles fins dépend beaucoup de l'autorité désignée et/ou de l'État membre.

### **Le programme APELL et l'Outil d'identification des risques (OIR)**

Ces deux instruments peuvent être utilisés pour prévenir les accidents ou réduire l'impact de ceux-ci. Ils ne peuvent pas servir de systèmes d'alerte précoce et/ou de notification, mais ont d'autres atouts.

## **2.4 Les autres accords multilatéraux régionaux sur l'environnement**

La Convention de Bamako sur l'interdiction d'importer des déchets dangereux et le contrôle

de leurs mouvements transfrontières en Afrique est un traité des nations africaines interdisant l'importation de tout déchet dangereux. Étant donné qu'elle ne compte aujourd'hui que 24 Parties et vu le caractère international du transport maritime, la Convention de Bâle se trouve être un instrument plus approprié pour faire face aux mouvements de déchets transfrontières.

La **base de données du REMPEC sur les alertes et les accidents en mer Méditerranée** et le **Mémorandum d'entente de Paris** fournissent aux utilisateurs des informations supplémentaires sur les navires, que les bureaux d'exécution peuvent utiliser pour surveiller les navires. Ces outils ne peuvent pas servir de systèmes d'alerte précoce et/ou de notifications, mais possèdent certainement d'autres atouts.

# Chapitre 3 : Recommandations

## 3.1 Les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison

Sur la base des résultats de l'évaluation des pratiques les plus courantes en Europe et de

l'identification des « meilleures pratiques » qui en est résultée, le tableau ci-après fournit des renseignements qui peuvent servir de point de départ pour l'élaboration d'un système régional de notification pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison entre les ports d'Afrique de l'Ouest :

Faudrait-il mettre en place un système d'échange de notifications/d'informations ?	Oui, pour tous les navires entrants, à l'exception des navires de pêche des bateaux de plaisance. On pourrait envisager une exemption pour les navires effectuant des liaisons régulières (par ex., les ferries).
Le système de notification devrait-il être intégré dans le plan de gestion des déchets portuaires ?	Oui. L'établissement d'un PGDP est essentiel, car il aligne les pratiques au sein du port, et peut aussi servir d'outil réglementaire, pour donner des orientations à tous les utilisateurs du port, aux IRP et aux autorités d'exécution.
Quelles seraient les informations requises ?	Renseignements concernant le navire, l'agent maritime, le dernier et le prochain port d'escale, les substances dangereuses, les déchets du navire, la cargaison du navire et son intention de déposer des déchets, les déchets à bord, la capacité de stockage restante.
Qui devrait envoyer le formulaire de notification et à qui ?	Le capitaine ou l'agent de navire aux autorités portuaires (Capitainerie). Lorsque l'instance de contrôle n'est pas la Capitainerie, cette instance est automatiquement informée (par copie de la notification).
Quand faudrait-il envoyer la notification ?	Au moins 24 heures avant l'heure d'arrivée prévue au port.
Faut-il envisager une base de données des notifications ?	De préférence oui.
Qu'advierait-il de cette information ?	Tout dépend du système de redevances utilisé par le port (redevance directe/indirecte, IRP géré par le port, etc.), mais il faudrait prévoir au minimum : <ul style="list-style-type: none"> <li>- en cas de notification inexistante ou insuffisante, l'autorité compétente (habilitée à infliger des amendes) est automatiquement informée ;</li> <li>- lorsque le capitaine invoque une capacité de stockage suffisante comme raison de ne pas déposer ses déchets, l'autorité compétente inspecte le navire ;</li> <li>- les données servent de source d'information pour élaborer le PGDP (lorsqu'on évalue la conformité d'une IRP).</li> </ul>
Comment faudrait-il envoyer le formulaire ?	Le fax et le courriel devraient suffire au début.
Faudrait-il prévoir une vérification de la notification (vérifier que les volumes notifiés sont corrects) ?	Là aussi, tout dépend du système de redevances utilisé par le port : dans le cas d'un système 100% indirect (lorsque les redevances ne sont pas liées à la quantité de déchets déposés par le navire), on peut considérer la notification comme une simple demande à l'IRP ; sinon (lorsque les redevances dépendent de la quantité de déchets déposés), une évaluation approfondie des volumes de déchets notifiés peut être nécessaire.
Quelle serait l'autorité responsable des notifications ? Devrait-elle avoir accès à la base de données des notifications ? D'autres entités devraient-elles aussi y avoir accès ?	La Capitainerie (relevant de la compétence des Autorités portuaires) reçoit les notifications, les autorités de contrôle et d'exécution ayant un accès direct à la base de données des notifications.
Devrait-il y avoir un lien entre la notification et l'IRP ?	De préférence oui, mais cela dépend du système utilisé.

Les enquêtes effectuées dans le cadre de la présente étude documentaire ont confirmé que la plupart des ports ouest-africains n'appliquent pour l'heure pas de système de notification pour les déchets d'exploitation des navires et/ou les résidus de cargaison. Il semble donc opportun de suggérer la mise en place d'un système de notification rigoureux mais pas trop compliqué ni trop exigeant en matière de technologies d'information.

Il convient toutefois de souligner que, lorsqu'il n'est pas associé à d'autres mesures, un système de notification, même détaillé et bien utilisé, ne suffit souvent pas à inciter le capitaine ou le propriétaire d'un navire à décharger les déchets d'exploitation ou les résidus de cargaison dans une IRP. Il est donc préférable d'ajouter les exigences suivantes :

- obligation de déposer les déchets d'exploitation des navires, en tenant compte de la capacité de stockage restante à bord ;
- incitation financière (système de redevance), appliquant le principe du « pollueur-payeur » ;
- plan de gestion des déchets du port, alignant les pratiques liées aux déchets d'exploitation des navires et aux résidus de cargaison dans le port.

Le **module sur les installations de réception portuaires du GISIS** est un instrument facile à utiliser et efficace, qui peut constituer un outil supplémentaire pour les organes chargés de l'application des lois, les utilisateurs et les fournisseurs d'installations de réception.

### 3.2 Les déchets déposés dans un port, transportés en tant que cargaison

Étant donné que la Convention de Bâle ne s'applique pas aux déchets des navires, elle ne peut servir de système de notification que pour les autres déchets entrants.

La réussite des efforts de surveillance et de contrôle des flux de déchets importés par les ports dépend, dans une large mesure, des éléments suivants :

- la mise en œuvre de procédures administratives précises dans les pays concernés, comme l'exige la Convention ;
- une politique nationale ou régionale cohérente sur la gestion des flux de déchets (dangereux) ;
- une coopération entre les autorités concernées et en leur sein (portuaires/environnementales/maritimes/douanières, etc.) ;
- le niveau d'expérience et d'expertise des agents chargés d'exécution et de contrôle ;
- le soutien des laboratoires et la disponibilité d'équipement pour l'échantillonnage.

Il est impératif que les Parties à la Convention de Bâle mettent en œuvre ses procédures et ses exigences dans les plus brefs délais, car elle constitue le meilleur système disponible actuellement pour suivre les transports de déchets au niveau international.

### 3.3 Les autres instruments de surveillance des déchets

Les systèmes ci-après pourraient se révéler utiles aux organismes chargés de l'application de la loi pour la surveillance des déchets d'exploitation des navires et des déchets transportés en tant que cargaison :

- la base de données d'Interpol sur les poursuites intentées pour pollution provoquée par un navire ;
- la base de données du REMPEC sur les alertes et les accidents en mer Méditerranée ;
- les bases de données des Mémoires d'entente.

Tout utilisateur peut avoir accès aux bases de données des protocoles d'entente en « lecture seule ». Les bases de données ne peuvent pas être utilisées comme systèmes de notification mais peuvent donner une idée des antécédents d'un navire, par exemple, s'il a déjà été à l'origine d'une pollution, s'il a été impliqué dans un type de crime environnemental, ou si son capitaine/propriétaire a déjà été condamné.



Le système d'Ecomessage d'Interpol, Environet et les BRLR de l'OMD peuvent être utilisés pour suivre ou rapporter des navires et/ou des transports de déchets douteux. Cependant, la question de savoir si et comment ils sont utilisés dépend de l'autorité désignée et/ou de l'État.

Les systèmes de communication qui permettent d'échanger des renseignements (par Internet, courriel et fax) entre différentes autorités compétentes sont utiles (par exemple, Ecomessage et Environet). On ne

sait toutefois pas encore comment les différents pays africains ont adopté ces procédures et dans quelle mesure ils les connaissent bien. Il est souhaitable que ces systèmes soient utilisés pour suivre les navires qui n'ont pas déposé leurs déchets et pour surveiller les navires soupçonnés de transporter des déchets illégaux ou douteux. Ces systèmes de communication devraient être utilisés pour alerter le port d'escale suivant, lorsqu'un navire quitte un port sans avoir déposé de déchets, et lorsqu'il y a des raisons de croire que la capacité de stockage à bord est limitée.

## Références

Sources d'information sur la taille et les types de ports européens :

- M. Guido Van Meel  
Autorités portuaires municipales d'Anvers, ex-président du Comité technique, Organisation des ports maritimes européens (ESPO)
- Secrétaire général d'Euroshore
- ESPO Rapid Data Exchange System (système d'échange rapide de données)

Sources d'information sur les systèmes d'alerte/de notification :

- [http://ec.europa.eu/food/food/rapidalert/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/food/food/rapidalert/index_en.htm)
- [www.greenstar.co.uk](http://www.greenstar.co.uk)
- [www.defra.gov.uk](http://www.defra.gov.uk)
- Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA) – [www.emsa.eu](http://www.emsa.eu)
- Police judiciaire fédérale de Belgique
- [www.interpol.com](http://www.interpol.com)
- Port State Control, Belgique – Capitaine Pierre Janssen
- M. Rene Nijenhuis, BCAH
- <http://ochaonline.un.org>
- *Guidelines for environmental emergencies* (Lignes directrices sur les urgences environnementales)
- Groupe commun PNUE/BCAH de l'environnement
- *Environmental Emergencies: Learning from Multilateral Response to Disasters*

- Groupe commun PNUE/BCAH de l'environnement
- Bruch, C. *Strengthening International Governance Systems to Respond to Environmental Emergencies. A Baseline Review of Instruments, Institutions, and Practice*, January 2009
- M. Hui Fu, Expert technique, OMD
- <http://www.wcoomd.org>
- [www.parismou.org](http://www.parismou.org)
- Projet de rapport du PNUE - *Early Warning Systems: State-of-Art Analysis and Future Directions*
- Rapport de l'atelier technique de l'OMS 7- 9 décembre 2009
- Alerte précoce, surveillance et riposte en situation d'urgence
- *A framework for global outbreak alert and response* (WHO/CDS/CSR/2000.2)
- [www.who.org](http://www.who.org)
- [www.basel.int](http://www.basel.int)
- [www.rempec.org](http://www.rempec.org)
- [www.imo.org](http://www.imo.org)
- Guide de bonnes pratiques à l'intention des fournisseurs et utilisateurs d'installations de réception portuaires
- MEPC.1/Circ.671
- Sites web des ports et sites web des administrations/ministères chargés des affaires maritimes et/ou environnementales
- Divers plans de gestion des déchets portuaires

**ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE**

4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDRES SE1 7SR

Téléphone : 020 7735 7611  
Télécopie : 020 7587 3210



**OMI**

***F***

Ref.T5/1.01

MEPC.1/CIRC.644

4 novembre 2008

## **FORMULAIRE NORMALISE DE NOTIFICATION PREALABLE DE LIVRAISON DE DÉCHETS À UNE INSTALLATION DE RÉCEPTION PORTUAIRE**

1 Dans certains ports, pour des raisons logistiques, les fournisseurs d'installations de réception portuaires peuvent exiger la notification préalable du navire de son intention d'utiliser les installations. De plus amples informations sur cette exigence figurent à la section 4 des Directives visant à garantir l'adéquation des installations portuaires de réception des déchets, adoptées par la Résolution MEPC.83 (44).

2 En vue de renforcer la mise en œuvre harmonieuse et l'application uniforme de cette exigence, occasionnant ainsi le moins de retard possible pour le navire, le Comité de la protection du milieu marin, à sa cinquante-huitième session (6-10 octobre 2008), a approuvé le Formulaire de notification préalable (en anglais, ANF), conformément au Plan d'action adopté par le Comité pour traiter le problème de l'inadéquation des installations de réception portuaires, (voir le document MEPC 58/23, alinéa 10.57), repris à l'annexe.

3 Les gouvernements membres et les Parties à la Convention MARPOL sont invités à porter la présente circulaire à l'attention de toutes les entités concernées et, en particulier, aux opérateurs de navires et de ports.

\*\*\*

## APPENDICE 2

**PRÉSENTATION NORMALISÉE DU FORMULAIRE DE NOTIFICATION PRÉALABLE  
DE LIVRAISON DE DÉCHETS À UNE INSTALLATION DE RÉCEPTION PORTUAIRE  
(MEPC.1/Circ.644)**

**Notification de livraison de déchets adressée à :** ..... (indiquer le nom du port ou du terminal)

*Le capitaine d'un navire devrait communiquer les renseignements indiqués ci-dessous à l'autorité désignée au moins 24 heures avant l'arrivée du navire ou lorsqu'il quitte le port précédent si le voyage dure moins de 24 heures.*

*Le présent formulaire doit être conservé à bord du navire avec les registres des hydrocarbures, de la cargaison et des ordures appropriés.*

## LIVRAISON EN PROVENANCE DES NAVIRES

## 1. RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE NAVIRE

1.1 Nom du navire :	1.5 Propriétaire ou exploitant :
1.2 Numéro OMI :	1.6 Numéro ou lettres distinctifs :
1.3 Jauge brute :	1.7 État du pavillon :
1.4 Type de navire : Pétrolier Chimiquier Vraquier Porte-conteneurs Autre navire de charge Navire à passagers Navire roulier Autre type de navire (préciser)	

## 2. RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE PORT ET LE VOYAGE

2.1 Nom du lieu ou du terminal et port d'escale :	2.6 Dernier port où les déchets ont été livrés :
2.2 Date & heure d'arrivée : / /	2.7 Date de la dernière livraison : / /
2.3 Date & heure de départ : / /	2.8 Prochain port de livraison (s'il est connu) :
2.4 Dernier port et pays :	2.9 Personne soumettant le présent formulaire (s'il ne s'agit pas du capitaine) :
2.5 Prochain port et pays (s'il est connu) :	

## 3. TYPE ET QUANTITÉ DE DÉCHETS À ÉVACUER DANS L'INSTALLATION

Dans le cadre de l'Annexe I de MARPOL - Hydrocarbures	Quantité (m <sup>3</sup> )	Dans le cadre de l'Annexe V de MARPOL - Ordures	Quantité (m <sup>3</sup> )
Eaux de cale polluées		Matières plastiques	
Résidus d'hydrocarbures (boues)		Fardage, matériaux de revêtement ou d'emballage flottants	
Eaux polluées de lavage des citernes		Papier, chiffons, verre, métaux, bouteilles, vaisselle, etc. concassés	
Eaux de ballast polluées		Résidus de cargaison <sup>2</sup> , papier, chiffons, verre, métaux, bouteilles, vaisselle, etc.	
Dépôts et boues provenant du nettoyage des citernes		Déchets alimentaires	
Autre type (veuillez préciser)		Cendres provenant d'incinérateurs	
<b>Dans le cadre de l'Annexe II de MARPOL – Substances liquides nocives</b>	<b>Quantité (m<sup>3</sup>)/Nom<sup>1</sup></b>	Autre type (veuillez préciser)	
Substance de la catégorie X		<b>Dans le cadre de l'Annexe VI de MARPOL – Pollution de l'atmosphère</b>	<b>Quantité (m<sup>3</sup>)</b>
Substance de la catégorie Y		Substances qui appauvrissent la couche d'ozone et équipements contenant de telles substances	
Substance de la catégorie Z		Résidus de l'épuration des gaz d'échappement	
AS – autres substances			
<b>Dans le cadre de l'Annexe IV de MARPOL – Eaux usées</b>	<b>Quantité (m<sup>3</sup>)</b>		

<sup>1</sup> Indiquer la désignation officielle de transport de la substance liquide nocive en cause.

<sup>2</sup> Indiquer la désignation officielle de transport de la cargaison sèche.

Nom du navire :	Numéro OMI :
-----------------	--------------

Veillez indiquer ci-dessous la quantité approximative de déchets et de résidus restant à bord et le pourcentage correspondant de la capacité maximale de stockage. Si tous les déchets du navire sont livrés au présent port, veuillez barrer le tableau et cocher la case ci-dessous. Si aucun déchet n'est livré ou une partie seulement est livrée, veuillez compléter toutes les colonnes.

Je certifie que tous les déchets (tels qu'énumérés à la page 1) du navire susmentionné sont livrés au présent port

Type	Capacité maximale de stockage prévue (m <sup>3</sup> )	Quantité de déchets conservée à bord (m <sup>3</sup> )	Port dans lequel les déchets restant seront livrés (s'il est connu)	Quantité estimée de déchets produite entre la notification et le prochain port d'escale (m <sup>3</sup> )
<b>Dans le cadre de l'Annexe I de MARPOL – Hydrocarbures</b>				
Eaux de cale polluées				
Résidus d'hydrocarbures (boues)				
Eaux polluées de lavage des citernes				
Eaux de ballast polluées				
Dépôts et boues résultant du nettoyage des citernes				
Autre type (veuillez préciser)				
<b>Dans le cadre de l'Annexe II de MARPOL – Substances liquides nocives</b>				
Substance de la catégorie X				
Substance de la catégorie Y				
Substance de la catégorie Z				
AS - autres substances				
<b>Dans le cadre de l'Annexe IV de MARPOL – Eaux usées</b>				
Eaux usées				
<b>Dans le cadre de l'Annexe V de MARPOL – Ordures</b>				
Matières plastiques				
Fardage, matériaux de revêtement ou d'emballage flottants				
Papier, chiffons, verre, métaux, bouteilles, vaisselle, etc., concassés				
Résidus de cargaison, papier, chiffons, verre, métaux, bouteilles, vaisselle, etc.				
Déchets alimentaires				
Cendres provenant d'incinérateurs				
Autre type (veuillez préciser)				

Date : ..... Nom et fonction : .....

Heure : ..... Signature : .....

\*\*\*

## Annexe II

### États membres du Mémorandum d'entente de Paris

- Allemagne
- Belgique
- Bulgarie
- Canada
- Croatie
- Chypre
- Danemark
- Espagne
- Estonie
- Fédération de Russie
- Finlande
- France
- Grèce
- Irlande
- Islande
- Italie
- Lettonie
- Lituanie
- Malte
- Norvège
- Pays-Bas
- Pologne
- Portugal
- Roumanie
- Royaume-Uni
- Slovénie
- Suède



