

DIRECTIVES POUR L'ÉLABORATION D'UN PLAN RÉGIONAL RELATIF AUX INSTALLATIONS DE RÉCEPTION

Objet des Directives

1 Les Directives fournissent des recommandations sur l'élaboration d'un plan régional relatif aux installations de réception, dans le but d'aider les États Membres de régions géographiques spécifiques du monde à mettre en œuvre de manière appropriée et efficace [la règle ... de l'Annexe I], [la règle ... de l'Annexe II], [la règle ... de l'Annexe IV], [la règle ... de l'Annexe V] [et la règle ... de l'Annexe VI] de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires.

Application des Directives

2 Les Directives sont destinées à aider les gouvernements à élaborer des arrangements régionaux adaptés et efficaces pour les installations de réception des déchets, qui répondent aux besoins des navires effectuant des voyages internationaux qui font escale dans les ports et terminaux d'une région géographique donnée. Des propositions détaillées concernant les arrangements régionaux relatifs aux installations de réception devraient être soumises au Comité de la protection du milieu marin (MEPC), conformément aux règles de l'Organisation qui régissent la soumission des documents, pour qu'il les examine et formule des observations. Les documents soumis devraient être coparrainés par tous les États Membres dont les ports et les terminaux prendront part au plan régional relatif aux installations de réception proposé. Avant de donner une version définitive du plan régional relatif aux installations de réception et de le mettre en œuvre, les Parties qui présentent ces propositions devraient tenir compte des observations reçues à l'issue de l'examen du Comité.

Définitions

3.1 *Plan régional relatif aux installations de réception* désigne un document élaboré conformément à la partie 1 des présentes Directives.

3.2 *Centre régional de réception des déchets provenant des navires* désigne un port indiqué dans le plan régional relatif aux installations de réception, et dans lequel des installations de réception adéquates destinées à tous les déchets visés par MARPOL sont disponibles.

3.3 *Période d'examen* – durée, en années, au terme de laquelle un plan régional relatif aux installations portuaires doit être examiné pour vérifier que les arrangements régionaux concernant les installations de réception des déchets mises en place dans le cadre dudit plan continuent de répondre aux besoins des parties prenantes et aux objectifs de MARPOL.

Partie 1 – Élaboration d'un plan régional relatif aux installations de réception

4 *Identification de la région qui doit être concernée par un plan régional relatif aux installations de réception* – Aux fins d'un plan régional relatif aux installations de réception, une région devrait englober les États participants et les ports qui seront concernés par le plan. Il conviendrait de présenter une carte indiquant précisément les États et tous les ports situés dans la région. Il est prévu qu'en raison de leurs circonstances exceptionnelles, les plans régionaux seront particulièrement pertinents pour les petits États insulaires en développement et que ces États constitueront la majorité des participants aux plans.

5 *Identification de la nature des circonstances exceptionnelles qui ont une incidence sur la capacité à mettre à disposition des installations de réception adéquates* – La bonne compréhension de ces circonstances exceptionnelles permettra d'adopter une approche logique vis-à-vis de la conception des arrangements régionaux qui sont le mieux à même de prendre en compte ces circonstances. Parmi de telles circonstances, on trouvera généralement les difficultés pratiques pour un État à gérer ses propres déchets domestiques, ou une charge supplémentaire disproportionnée en provenance des navires imposée au flux de déchets domestiques. L'incapacité à recouvrer à un rythme raisonnable les frais de mise en place d'installations de réception auprès des usagers des installations de réception peut décourager cette mise en place. La distance entre les ports et des installations de traitement des déchets adaptées peut entraîner des frais de transport inacceptables, ce qui peut accroître le risque d'un traitement inapproprié. La faible étendue géographique d'un État peut limiter l'espace disponible pour le traitement ou l'élimination des déchets, tout comme la géomorphologie (par exemple, nappe phréatique élevée ou instabilité des basses terres insulaires). Une population réduite peut également limiter la possibilité de disposer de personnel chargé de recevoir et de traiter les déchets au moment où les navires en ont besoin. Outre ces exemples, d'autres circonstances exceptionnelles peuvent exister et devraient être intégralement décrites dans le plan régional relatif aux installations de réception.

6 Lorsque la nécessité impérieuse d'arrangements régionaux est démontrée, des solutions de remplacement devraient être étudiées, budgétisées et évaluées en termes de risques pour leur environnement. Par exemple, il peut être relativement efficace de réceptionner les déchets dans tous les ports, de les stocker provisoirement et de les transporter jusqu'à une installation de traitement centrale, tout en garantissant le respect du droit international qui s'applique aux mouvements transfrontières de déchets dangereux. Le coût de ces stockage, transport et traitement central peut être moins élevé que la mise à disposition d'un traitement complet des déchets à proximité de chaque port, et peut en outre être financé et/ou amorti plus facilement par les usagers des ports. Cependant, dans certaines régions, les frais de transport peuvent rester prohibitifs et le risque pour l'environnement lié au transport des déchets peut être inacceptable.

7 Il convient de noter que les arrangements régionaux n'ont pas pour vocation de constituer une solution rapide face à des problèmes à court terme (par exemple dans le cas où un port donné est provisoirement en incapacité de mettre à disposition des installations de réception adéquates en raison d'une panne matérielle, d'une grève, du mauvais temps, etc.). Les arrangements régionaux concernent les ports susceptibles de rencontrer des difficultés à gérer, dans un avenir prévisible, l'aspect pratique de la mise à disposition d'installations de réception. La bonne compréhension des circonstances exceptionnelles permettra également de recenser les domaines ou les questions pouvant être traités à long terme dans le but d'améliorer la mise à disposition d'installations de réception dans toute la région.

8 *Contexte des arrangements régionaux dans le cadre d'une conception globale concernant la gestion des déchets et la mise en œuvre de MARPOL* – Les arrangements régionaux devraient être destinés à compléter d'autres stratégies visant à améliorer la gestion des déchets dans une région. Il faudrait préciser clairement, renseignements à l'appui, la manière dont les arrangements régionaux contribueront aux efforts déployés pour rendre un État plus apte à s'acquitter effectivement de ses obligations en vertu de MARPOL, ou à adhérer à MARPOL dans le cas où un État n'en est pas déjà Partie. Les Parties proposant des arrangements régionaux devraient veiller à ce que ces arrangements soient adaptés aux navires qui font escale dans les ports situés dans la région et n'incitent pas au rejet des déchets dans la mer.

9 *Transports maritimes internationaux et nationaux, et besoins des navires exploités dans la région en matière d'élimination des déchets* – Il importe de comprendre les caractéristiques des transports maritimes pour évaluer la demande concernant la réception des déchets dans une région et dans chacun des ports. Les navires faisant escale dans chaque port d'une région devraient être dénombrés, de même que les demandes concernant la réception de divers types de déchets. La manière d'aborder ce calcul fait l'objet de recommandations dans plusieurs documents et publications de l'OMI.¹

10 Il faudrait identifier soigneusement les types des navires exploités dans la région car certains types de navires produisent des flux de déchets particuliers et/ou sont soumis à des prescriptions spéciales en matière de gestion des déchets. Par exemple :

- les pétroliers et les chimiquiers – les résidus de cargaison des navires- citernes peuvent atteindre de grands volumes, avec une forte teneur en eau par rapport à d'autres types de déchets de navires qui sont généralement plus concentrés;
- les pétroliers d'une jauge brute inférieure à 150 – dans la plupart des cas, ces navires sont tenus de conserver à bord tous les hydrocarbures en l'absence de citerne à résidus, de système de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures et/ou de matériel de détection d'interface hydrocarbures/eau;
- les navires de pêche – les filets détériorés ou qui ne sont plus utilisés pour d'autres raisons peuvent être volumineux et contaminés par des espèces ciblées et non ciblées, y compris des espèces aquatiques envahissantes et des organismes salissants;
- les navires à passagers – ces navires ont généralement un volume plus important d'ordures et d'eaux usées que celui de la flotte générale des navires de commerce; et
- les navires de plaisance de faibles dimensions – ceux-ci peuvent être dépourvus ou avoir peu de matériel de prévention de la pollution, par exemple des citernes de stockage et des zones de stockage des ordures plus petites, une installation de traitement des eaux usées élémentaire ou inexistante, pas de traitement des eaux de cale.

11 Pour qu'une approche régionale soit couronnée de succès, il est également important de comprendre dans leur globalité les itinéraires commerciaux des navires faisant escale dans les ports de la région. Un plan régional relatif aux installations de réception devrait tenir compte des routes et des ports d'escale, y compris les ports d'origine et de destination hors de la région. Un navire ne devrait pas avoir à s'écarter de sa route dans le seul but d'accéder à des installations de réception des déchets. Parmi les aspects de la planification de l'itinéraire et du voyage qui pourraient avoir un impact sur la quantité de déchets à bord des navires arrivant dans une région ou un port particulier, et/ou sur la

¹ Voir la résolution MEPC.83(44), "Directives visant à garantir l'adéquation des installations portuaires pour la réception des déchets", le Manuel complet sur les installations de réception portuaires (OMI, 1999) et la circulaire MEPC.1/Circ.671 "Guide de bonnes pratiques à l'intention des fournisseurs et utilisateurs d'installations de réception portuaires."

nécessité de déblayer les espaces de stockage des déchets avant de poursuivre le voyage, figurent ceux-ci :

- voyage dans une zone spéciale où le rejet en mer de certains déchets ou ordures est interdit;
- voyage dans une zone maritime particulièrement vulnérable dans laquelle les mesures de protection associées comprennent des restrictions supplémentaires en matière de rejet;
- période de mouillage avant l'entrée dans un port, au cours de laquelle les déchets peuvent être accumulés à bord; et
- durée moyenne de séjour dans chaque port, qui peut être plus ou moins propice au déchargement des déchets.

12 *Considérations supplémentaires* – D'autres facteurs peuvent influencer sur la demande en matière de réception des déchets dans une région ou un port particulier. Par exemple, les prescriptions en matière de quarantaine au sein d'une région, dans un port particulier ou à la destination qui suit peuvent nécessiter des moyens spéciaux pour gérer les déchets à bord et/ou dans le port (comme le déchargement obligatoire à terre, les prescriptions en matière d'incinération, le nettoyage ou la désinfection et la fumigation). La collecte et la séparation accrues à bord de déchets recyclables et réutilisables peut également influencer la demande en matière d'installations de réception.

13 *L'ensemble des ports de la région, notamment les types de ports dont il s'agit et les installations disponibles* – Le plan régional relatif aux installations de réception devrait contenir une évaluation rigoureuse des installations de réception des déchets dans tous les ports et terminaux de la région. Plusieurs documents et publications de l'OMI contiennent des renseignements détaillés sur les éléments d'adéquation d'une installation et sur la manière d'évaluer cette adéquation.² Dans le cas où des installations de réception adéquates ne sont pas encore disponibles, il faudrait également évaluer toutes les possibilités de leur mise à disposition.

14 *Identification des centres régionaux de réception des déchets provenant des navires* – Un plan régional relatif aux installations de réception devrait recenser, sur la base des évaluations et des considérations susmentionnées, les ports qui pourraient constituer des centres régionaux de réception des déchets provenant des navires. En général, ceux-ci devraient être des ports dont les installations sont aptes à recevoir tous les types de déchets, y compris tous les déchets restés à bord d'un navire qui a fait escale dans un port de la région où les déchets ne peuvent pas être débarqués. Les centres régionaux de réception des déchets provenant des navires devraient se trouver dans un endroit adapté aux caractéristiques dominantes des transports maritimes. Cela signifie que les navires ne devraient pas avoir à s'écarter de leur itinéraire dans le seul but de débarquer leurs déchets à terre. Les centres régionaux de réception des déchets provenant des navires devraient être situés de manière à ce que les navires puissent débarquer les déchets dans le cadre de leurs escales normales dans un port – c'est-à-dire dans un endroit où les navires auraient fait escale dans d'autres circonstances pour les opérations de déchargement, chargement, avitaillement ou désarmement.

² Voir la résolution MEPC.83(44), "Directives visant à garantir l'adéquation des installations portuaires pour la réception des déchets", le Manuel complet sur les installations de réception portuaires (OMI, 1999), la circulaire MEPC.1/Circ.671, "Guide de bonnes pratiques à l'intention des fournisseurs et utilisateurs d'installations de réception portuaires", les Directives pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL et les Directives pour la mise à disposition des installations de réception visées à l'Annexe VI.

15 *Identification des ports dotés d'installations limitées* – Un plan régional relatif aux installations de réception devrait recenser, sur la base des évaluations susmentionnées, les ports dotés d'installations limitées.

16 *Identification d'un point de contact central* – Dans un plan régional relatif aux installations de réception, il faudrait indiquer un point de contact central dont le rôle consisterait à :

- actualiser la version du plan régional relatif aux installations de réception;
- recevoir les demandes concernant un plan régional relatif aux installations de réception et, selon le cas, répondre à ces demandes ou les faire suivre;
- faciliter les échanges entre les parties prenantes du gouvernement, du secteur maritime et du secteur des déchets à propos d'un plan régional relatif aux installations de réception;
- fournir des renseignements cohérents aux parties prenantes du gouvernement, du secteur maritime et du secteur des déchets à propos d'un plan régional relatif aux installations de réception;
- promouvoir l'examen périodique du plan régional relatif aux installations de réception; et
- exécuter d'autres tâches qui pourraient lui être attribuées selon la taille et la complexité du plan régional relatif aux installations de réception.

17 Pour assurer la pérennité du point de contact central même en cas de changement de personnel, il est suggéré de désigner à ce titre un organisme public ou une instance officielle plutôt qu'un individu. Par ailleurs, le point de contact central devrait être en mesure de répondre aux demandes en temps voulu. Les horaires auxquels ce point de contact serait joignable devraient correspondre, au minimum, aux heures d'ouverture de l'organisme ou de l'instance.

18 *Identification des rôles et des responsabilités des parties prenantes* – Dans cette section, il faudrait répertorier les parties prenantes et décrire leurs rôles et leurs responsabilités s'agissant de la mise en œuvre ou de l'exploitation dans une région concernée par un plan régional relatif aux installations de réception. Un exemple générique est donné ci-dessous, mais devrait être modifié et/ou développé en fonction des arrangements particuliers concernant une région.

<i>Partie prenante</i>	<i>Exemples de rôles/responsabilités</i>
Autorités chargées de la réglementation (par exemple : agences de protection de l'environnement, services de quarantaine, autorités maritimes)	<ul style="list-style-type: none"> • Faire respecter la législation relative à la prévention de la pollution par les navires, gestion des déchets • Agréer les entreprises de traitement des déchets • Fournir à l'Organisation des renseignements à jour concernant les installations de réception, notamment actualiser le GISIS

<i>Partie prenante</i>	<i>Exemples de rôles/responsabilités</i>
Usagers des ports (par exemple : agents maritimes, capitaines)	<ul style="list-style-type: none"> • Se tenir informé des moyens d'accès aux renseignements sur les centres régionaux de réception des déchets provenant des navires, sur les ports dotés d'installations limitées et sur chaque installation de réception des ports • Fournir en temps voulu une notification préalable de la nécessité d'accéder à des installations de réception • Soumettre des notifications formelles de l'inadéquation présumée des installations de réception, le cas échéant
Entreprises de traitement des déchets	<ul style="list-style-type: none"> • Exercer leurs activités conformément à la législation pertinente • Rassembler les déchets des navires et les transporter jusqu'au lieu de stockage ou d'élimination • Traiter, réutiliser, recycler, détruire ou gérer autrement les flux de déchets rassemblés par les transporteurs de déchets • Fournir, si besoin, des coordonnées à jour au point de contact mentionné dans le plan régional relatif aux installations de réception et aux autres parties prenantes

19 *Période d'examen* – Un plan régional relatif aux installations de réception devrait comporter un calendrier d'examens réguliers par les États participants pour que soit prise en compte l'évolution des caractéristiques des transports maritimes, des types de déchets, des infrastructures locales destinées aux déchets, des capacités et d'autres circonstances pertinentes. Ce processus d'examen a pour but de garantir qu'il continue d'être satisfait aux objectifs de la Convention et aux besoins des navires utilisant les ports concernés par un plan régional relatif aux installations portuaires.

20 *Description des entretiens avec les parties prenantes lors de l'élaboration d'un plan régional relatif aux installations de réception* – Cela aidera à démontrer au MEPC et aux parties prenantes que l'ensemble des besoins, des rôles et des points de vue des parties prenantes ont été soigneusement étudiés lors de l'élaboration d'un plan régional relatif aux installations de réception.

Partie 2 – Examen d'un plan régional relatif aux installations de réception par le MEPC

21 *Soumission au MEPC* – Une proposition de plan régional relatif aux installations de réception devrait être soumise au MEPC, au moins douze mois avant la date à laquelle il est prévu que le plan prenne effet, pour que le Comité plénier l'examine et formule des observations à sa session ordinaire suivante. Dans la proposition, les auteurs devraient indiquer clairement la date d'entrée en vigueur de l'arrangement régional. La rédaction de chaque document devrait être coordonnée par le point de contact central et parrainée par tous les États dont les ports se situent dans la région.

22 Le MEPC devrait examiner le document soumis conformément aux critères suivants :

.1 la région d'application est définie précisément :

- tous les États et les ports prenant part aux arrangements régionaux sont identifiés; et
 - une carte de la région est fournie.

- .2 la nécessité impérieuse d'arrangements régionaux a été démontrée par la présentation des circonstances exceptionnelles qui ont un impact sur les capacités des Parties à mettre à disposition des installations de réception dans chaque port de la région. Il a aussi été clairement démontré que les arrangements régionaux étaient l'unique moyen en pratique de satisfaire aux prescriptions de MARPOL. Le document devrait aborder les considérations ci-après en ce qui concerne la nécessité impérieuse :
- démonstration de la difficulté à gérer les déchets des navires dans les ports dotés d'installations limitées du fait de circonstances économiques, physiques, géographiques ou logistiques; et
 - explication satisfaisante sur les options de remplacement qui ont été étudiées et sur le motif pour lequel elles sont irréalisables en pratique ou moins efficaces que les arrangements régionaux.
- .3 le plan régional relatif aux installations de réception apporte une contribution positive à la capacité des États concernés à s'acquitter efficacement de leurs obligations en vertu de MARPOL, ou à adhérer à MARPOL s'ils n'en sont pas déjà Parties;
- .4 les centres régionaux de réception des déchets provenant des navires répondent aux besoins des transports maritimes dans la région :
- au cours d'un voyage dans une région, les navires font généralement escale dans un ou plusieurs centres régionaux de réception des déchets provenant des navires;
 - en règle générale, les navires possèdent suffisamment de citernes et de locaux d'entreposage pour conserver les déchets avant de les décharger dans un centre régional de réception des déchets provenant des navires, ou les rejeter en mer conformément à MARPOL, ou dans un port situé hors de la région;
 - il a été démontré que les usagers actuels et prévus des ports ont été consultés pour recenser leurs besoins en matière d'installations de réception; et
 - tous les ports dotés d'installations limitées sont desservis par un ou plusieurs centres régionaux de réception des déchets provenant des navires.
- .5 les rôles des parties prenantes sont clairs et des preuves ont été présentées indiquant qu'ils ont été définis en consultation avec les parties prenantes;
- .6 un point de contact central a été désigné;
- il existe des dispositifs administratifs appropriés qui permettent au point de contact central de jouer son rôle efficacement;
 - il a été démontré que les parties prenantes ont été consultées à propos de l'adéquation du point de contact central; et

- les coordonnées (téléphone, télécopie, messagerie électronique) sont communiquées.
- .7 la période d'examen stipulée dans la proposition est judicieuse, compte tenu de l'évolution prévue des caractéristiques des transports maritimes au cours de cette période.

23 Il devrait être tenu compte, dans le rapport au Comité, de toutes les observations de fond sur le plan régional relatif aux installations de réception proposé.

24 Lors de la mise au point de la version définitive du plan régional relatif aux installations de réception, les Parties proposant celui-ci devraient tenir compte des observations du MEPC visant à renforcer les capacités des arrangements régionaux à répondre aux besoins des transports maritimes. Lorsqu'elles aborderont ces observations, les Parties qui proposent le plan régional peuvent envisager des mesures visant notamment, mais sans s'y limiter, à fournir des détails supplémentaires dans le plan régional, à renforcer la coordination avec les parties prenantes, à reconfigurer les centres régionaux de réception des déchets provenant des navires et/ou les arrangements administratifs, et à identifier les futures mises à niveau des installations existantes. Il est recommandé que le plan régional définitif décrive la manière dont il a été tenu compte des observations du MEPC.

Partie 3 – Communication de renseignements

25 L'article 11 1) d) de MARPOL exige que les Parties à la Convention communiquent à l'Organisation une liste des installations de réception précisant leur emplacement, leur capacité, les services de gestion des déchets disponibles ainsi que d'autres caractéristiques. En outre, il existe des prescriptions imposant de notifier à l'Organisation la manière dont un plan régional tient compte des présentes directives et des caractéristiques des centres régionaux de réception des déchets provenant des navires.³ En conséquence, pour que l'Organisation puisse informer les Parties de la réception de tels renseignements et les diffuser à toutes les Parties comme l'exige l'article 11 2), un exemplaire de la version définitive du plan régional relatif aux installations de réception devrait lui être communiqué.

26 En outre, toutes les coordonnées des installations de réception de chaque port devraient être tenues à jour dans le GISIS, et un lien vers le site Web où il est possible d'accéder au plan régional relatif aux installations de réception devrait être mentionné dans le GISIS. Les coordonnées du point de contact central du plan régional relatif aux installations de réception devraient être incluses. La responsabilité de la mise à jour des données sur les installations de réception qui figurent dans le GISIS revient principalement à l'État du port, mais il peut être prudent de charger le point de contact central de s'assurer que les données sont à jour et d'encourager des actualisations régulières.

Partie 4 – Installations de réception des déchets présumées inadéquates et arrangements régionaux

27 Les États du port d'une région donnée devraient convenir d'un système régional fondé sur la circulaire MEPC/Circ.470 pour traiter les notifications formelles d'installations de réception présumées inadéquates, transmises via le formulaire de l'OMI présenté dans le document MEPC/Circ.469/Rev.1. Il incombe essentiellement à l'État du port de donner suite aux notifications formelles d'installations de réception présumées inadéquates du port, mais un système régional peut prévoir de communiquer au point de contact central du plan régional relatif aux installations de réception, une copie de toute la correspondance

³ MARPOL Annexe I, règle 38[...]; Annexe II, règle 18[...]; Annexe IV, règle 12[...]; Annexe V, règle 8[...]; et Annexe VI, règle 17[...]

pertinente, ou donner un rôle plus actif au point de contact central en matière de suivi de toute notification, de sorte à garantir que les rapports signalant des inadéquations sont traités à la fois par l'État du port et par l'État du pavillon lorsque des notifications et des interventions sont nécessaires.
