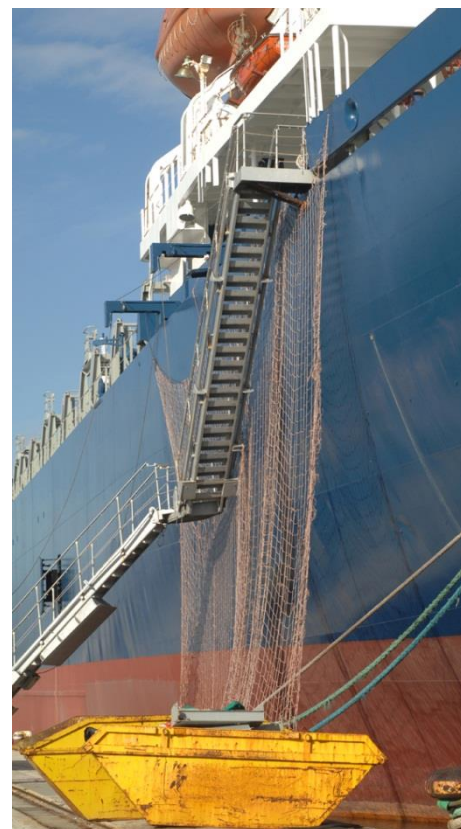
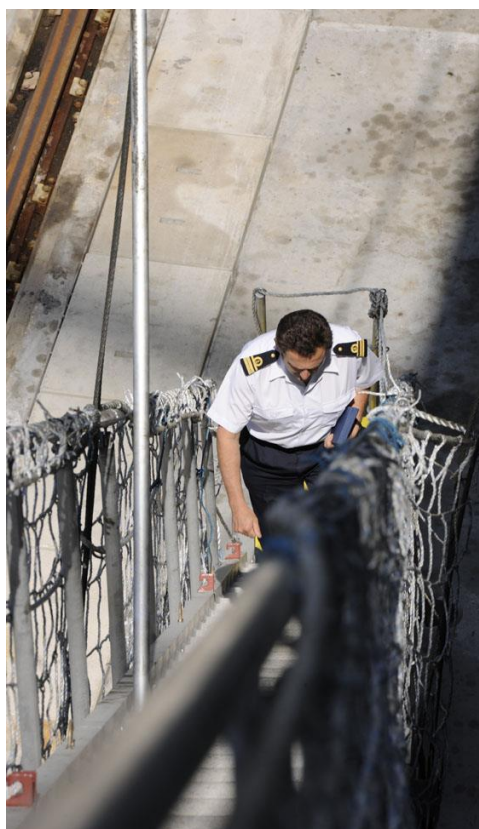


GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE



Marseille Fos 



PLAN DE RECEPTION ET DE TRAITEMENT DES DECHETS D'EXPLOITATION DES NAVIRES ET DES RESIDUS DE CARGAISON



2018-2021



Maintenir la propreté des mers et des océans devrait être considéré comme l'obligation primordiale conduisant à utiliser et à fournir des installations de réception portuaires.

SOMMAIRE

| | |
|--|----|
| <u>1. Introduction</u> | 4 |
| 1.1 Objet du plan | 4 |
| 1.2 Cadre réglementaire et juridique | 4 |
| 1.2.1 Prévention des pollutions en mer : principaux règlements internationaux et UE | 4 |
| 1.2.2 Prévention des pollutions en mer : principaux règlements en droit français | 6 |
| 1.2.3 Principales références en matière de gestion des déchets | 7 |
| 1.3 Précisions sur la terminologie de la Directive traduite dans le plan | 8 |
| 1.3.1 Non dépôt de déchets et capacité de stockage spécialisée suffisante | 8 |
| 1.3.2 Transport maritime régulier assorti d'escales fréquentes et régulières | 8 |
| 1.3.3 Preuves suffisantes de l'existence d'un arrangement | 9 |
| | |
| <u>2. Présentation de l'activité du port</u> | 10 |
| 2.1 Limites administratives et champ d'application | 10 |
| 2.2 Présentation du trafic | 10 |
| | |
| <u>3 – Classification des déchets et évaluation des besoins</u> | 13 |
| 3.1 Types de déchets générés par les navires et classification | 13 |
| 3.1.1 Classement des déchets au titre de la directive 2000/59/CE | 13 |
| 3.1.2 Classification par le Code de l'environnement en fonction de la dangerosité | 13 |
| 3.1.3 Classification MARPOL en fonction du risque de pollution | 13 |
| 3.1.4 Tableaux récapitulatifs des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison | 15 |
| 3.2 Contrôle des eaux de ballast et sédiments des navires | 18 |
| 3.3 Déchets produits par les navires fréquentant habituellement le port | 19 |
| | |
| <u>4 – Prestataires, moyens de collecte et traitement</u> | 21 |
| 4.1 Procédure de qualification des prestataires agréés | 21 |
| 4.2 Moyens de collecte, traitement des déchets solides | 21 |
| 4.2.1 Collecte des déchets solides par les prestataires agréés | 21 |
| 4.2.2 Traitement des déchets solides | 22 |
| 4.3 Moyens de collecte, traitement des déchets liquides | 23 |
| 4.3.1 Stations de réception des résidus de cargaison de Fluxel SAS | 23 |
| 4.3.2 Moyens de collecte des déchets liquides des prestataires agréés | 24 |
| 4.3.3 Traitement des déchets liquides | 25 |
| 4.4 Collecte et traitement des déchets des navires en réparation navale | 25 |
| 4.4.1 Moyens mis en œuvre par le Chantier Naval de Marseille | 26 |
| 4.4.2 Déchets d'exploitation des navires entrant en escale technique | 26 |

| | |
|---|----|
| <u>5. Procédures déclaratives</u> | 27 |
| 5.1 Déclaration et demande de prise en charge des déchets | 27 |
| 5.1.1 Principe déclaratif dans Neptune Port | 27 |
| 5.1.2 Obligation de notification préalable des déchets dans le guichet unique portuaire | 27 |
| 5.1.3 Désignation du prestataire dans l'onglet WASTE | 29 |
| 5.1.4 Procédures de collecte durant l'escale | 29 |
| 5.1.5 Gestion administrative, procédures de contrôles renforcés | 29 |
| 5.2 Procédures suite à une mise en demeure de déposer ses déchets | 30 |
| 5.3 Procédures spécifiques aux ports de plaisance et de pêche | 31 |
| | |
| <u>6 – Obligations de dépôt - système de tarification</u> | 32 |
| 6.1 Grands principes du dépôt obligatoire | 32 |
| 6.2 Obligations de dépôt en fonction de seuils au départ du GPMM | 32 |
| 6.2.1 Obligation de dépôt des navires en stationnement prolongé | 32 |
| 6.2.2 Obligation de dépôt en fonction de seuils au départ du GPMM | 33 |
| 6.3 Champ et principe d'application de la redevance déchets | 34 |
| 6.4 Calcul et conditions d'application de la redevance déchets | 35 |
| 6.5 Conditions d'exonération des taxes « solides » et « liquides » | 36 |
| 6.5.1 Navires qui font procéder à la collecte de leurs déchets d'exploitation | 36 |
| 6.5.2 Navires en escale fréquentes et régulières | 37 |
| 6.5.3 Navires de lignes assurant des services réguliers | 38 |
| 6.6. Réclamations | 38 |
| | |
| <u>7 - Procédure de signalement des insuffisances constatées</u> | 39 |
| | |
| <u>8. Procédures de consultation permanente</u> | 40 |
| | |
| <u>9. Personnes chargées de la mise en œuvre et du suivi</u> | 41 |
| | |
| <u>10. Historique et mise en œuvre du plan</u> | 42 |
| | |
| <u>11. Annexes</u> | 43 |
| Annexe A : conditions d'obligation de dépôt au départ du port de Marseille-Fos pour tout navire, y compris les navires sous contrat | 45 |
| Annexe B : schémas global de tarification | 47 |
| Annexe C : exemples de calcul de la redevance | 49 |
| Annexe D : liste des prestataires agréés | 50 |
| Annexe E : moyens des prestataires | 52 |
| Annexe F : modèle déclaration déchets (écran NSW) | 55 |
| Annexe G : contrat type GPMM | 56 |
| Annexe H : modèle de reçu de livraison de déchets OMI | 57 |
| Annexe I : modèle de formulaire de notification d'inadéquation OMI | 58 |
| Annexe J : Inventaire des moyens de collecte mis à disposition dans les ports de plaisance et de pêche situés dans la circonscription portuaire du GPMM | 61 |

1 - Introduction

1.1 Objet du plan

Le Grand Port Maritime de Marseille met en œuvre au travers de son Plan de réception et de traitement de déchets d'exploitation et des résidus de cargaison en provenance des navires, les prescriptions de la **Directive 2000/59/CE** (modifiée par les Directives 2007/71/CE du 13 décembre 2007 et Directive UE 2015/2087 du 18 novembre 2015) relatives aux « installations de réception portuaire pour les déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison ».

Cette **Directive 2000/59/CE** (nommée ci-après dans le document la Directive) s'inscrit dans le cadre de la politique européenne en matière d'environnement, dans le prolongement des conventions de l'Organisation Maritime Internationale, visant à assurer la protection du milieu marin contre les pollutions liées aux transports maritimes.

Transposée en droit français par décret 2003-920 du 22 septembre 2003 concernant les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison, **l'objectif** de cette directive est de **réduire les rejets des navires** en mer en **améliorant la disponibilité et l'utilisation des installations de réception portuaires** destinées à collecter leurs déchets.

Ce plan est un document de référence permettant à l'ensemble des usagers du Grand Port Maritime de Marseille de connaître les dispositions prises en matière de collecte des déchets et résidus, les services disponibles et leurs conditions d'utilisation.

Le plan est consultable sur le site internet du GPMM www.marseille-port.fr

1.2 Cadre réglementaire et juridique

1.2.1 Prévention des pollutions en mer : principaux règlements internationaux et européens

1. Convention MARPOL

Instituée par la Convention Internationale de Londres du 2 novembre 1973 relative à la prévention de la pollution, complétée par le protocole du 17 février 1978 et le protocole de 1997, constitue le fondement de la prévention et de la répression de la pollution en mer des navires.

- Le Protocole de 1997 ajoute à la Convention une nouvelle Annexe VI établissant les Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires. Ces règles fixent des limites aux émissions d'oxyde de soufre et d'oxyde d'azote provenant des gaz d'échappement des navires et interdisent les émissions délibérées de substances qui appauvrissent la couche d'ozone.

2. Convention MARPOL et statut particulier de la Zone Spéciale de la mer Méditerranée

Cette convention désigne notamment la **Mer Méditerranée** comme **Zone Spéciale** en imposant des **contraintes spécifiques** afin de prévenir toute pollution en Méditerranée par les hydrocarbures et les déchets.

MARPOL I : tout rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant de navires d'une jauge brute supérieure ou égale à 400UMS est **interdit sauf conditions spécifiques** de navigation et effluents d'une teneur inférieure ou égale à 15ppm.

MARPOL V : le décret 2010-185 du 23 février 2010 adopte le principe **d'interdiction générale** de rejeter des ordures en mer Méditerranée.

3. Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention BWM)

Entrée en vigueur en septembre 2017, la Convention sur la gestion des eaux de ballast vise à empêcher la propagation d'organismes aquatiques nuisibles d'une région à une autre, en établissant des normes et procédures pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires :

- Tous les navires effectuant des voyages internationaux sont tenus de gérer leurs eaux de ballast et sédiments en fonction de certaines règles, conformément à un plan de gestion des eaux de ballast qui leur est propre.
- Tous les navires doivent également avoir à bord un registre des eaux de ballast et un certificat international de gestion des eaux de ballast.

L'article 5 de la Convention prévoit la mise en place d'installations de réception adéquates des sédiments dans les ports où ont lieu le nettoyage ou les réparations des citernes à ballast.

4. Convention de Barcelone

La Convention de Barcelone du 16 février 1976 pour la protection de la mer Méditerranée interdit l'immersion en mer des déchets ou autres matières à l'exception de quelques matériaux,

5. Directive 2000/59/CE relative aux installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et leurs résidus de cargaison

La Directive (annexe II modifiée par la Directive UE 2015/2087) **distingue deux grandes classes de déchets** produits par les navires :

Déchets d'exploitation des navires :

Tous les déchets, y compris les eaux résiduaires ou eaux usées, et les 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 cette convention.

Résidus de cargaison :

Les restes de cargaison à bord qui demeurent dans les cales ou dans les citernes à cargaison après la fin des opérations de déchargement et de nettoyage, y compris les excédents et quantités déversées lors du chargement/déchargement.

La Directive **fixe des prescriptions** aux :

- capitaines de navires, qui doivent :
 - notifier les renseignements relatifs à la gestion de leurs déchets au moins vingt-quatre heures avant l'arrivée, si le port d'escale est connu, ou dès que le port d'escale est connu, ou au plus tard au moment où le navire quitte le port précédent, si la durée du trajet est inférieure à vingt-quatre heures ;
 - déposer tous les déchets d'exploitation dans une installation de réception portuaire ;
- autorités portuaires, qui doivent :
 - établir et mettre en œuvre un plan de réception et de traitement des déchets ;
 - soumettre le plan de réception et de traitement des déchets à une approbation préfectorale au moins tous les trois ans ;
 - mettre à disposition des navires des installations de réception portuaires adéquates ;
 - répondre aux besoins des navires sans causer de retards anormaux sur la durée de l'escale ;
 - veiller à ce que les coûts des installations de réception portuaires soient couverts par une redevance perçue sur les navires ;
- à l'autorité administrative de l'Etat du port, qui doit assurer le contrôle.

1.2.2 Prévention des pollutions en mer : principaux règlements en droit français

1. Code des Transports (Décret 2005-255 du 14 mars 2005)

Le Code des Transports définit l'obligation de réalisation de plans de gestion des déchets des navires et des résidus de cargaison.

Les modalités de mise en œuvre de cette obligation sont détaillées dans les articles du Code des Transports (intégrant le Code des Ports Maritimes), à l'exception de deux arrêtés ministériels, datés des 5 et 21 juillet 2004 intégrés aux Annexes du recueil.

| Code des Transports | | |
|----------------------------|-----------------------------|--------------------------|
| Partie législative | Partie réglementaire | |
| <i>Article L.5334-7</i> | <i>Article R.5312-90</i> | <i>Article R.5321-38</i> |
| <i>Article L.5334-8</i> | <i>Article R.5321-1</i> | <i>Article R.5321-39</i> |
| <i>Article L.5334-9</i> | <i>Article R.5321-16</i> | <i>Article R.5321-51</i> |
| <i>Article L.5334-10</i> | <i>Article R.5321-18</i> | <i>Article R.5333-4</i> |
| <i>Article L.5334-11</i> | <i>Article R.5321-20</i> | <i>Article R.5334-4</i> |
| <i>Article L.5336-11</i> | <i>Article R.5321-23</i> | <i>Article R.5334-5</i> |
| | <i>Article R.5321-37</i> | <i>Article R.5334-6</i> |
| | | <i>Article R.5334-7</i> |

2. **Arrêté du 5 juillet 2004** portant sur les informations à fournir au port par les capitaines de navires sur les déchets d'exploitation et les résidus de cargaison de leurs navires, modifié par l'arrêté du 25 février 2008.
3. **Arrêté du 21 juillet 2004** relatif aux plans de réception et de traitement des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison dans les ports maritimes, modifié par l'arrêté du 7 juillet 2009. Cet arrêté précise le contenu et le cadre type du plan et l'information à donner aux usagers.

1.2.3 Principales références en matière de gestion des déchets

1. **Convention de Bâle** du 22 mars 1989 sur le contrôle des mouvements transfrontaliers de déchets dangereux et de leur élimination,
2. **Code de l'environnement** définissant les règles de gestion des déchets sur le territoire. L'ordonnance du 17 décembre 2010 a transposé la directive du 19 novembre 2008 relative aux déchets.

Le décret du 11 juillet 2011 complète la transposition de la directive de 2008 et définit notamment les notions des différents types de déchets selon leur dangerosité (dangereux, non dangereux, inerte...) et non plus selon leur origine (déchets ménagers, industriels ...). Codifié dans les articles *R 541-8 ; R 541-13 et R 541-29 du Code de l'environnement*.

Il est rappelé que la responsabilité du producteur (le navire) commence dès que le déchet est produit et s'étend jusqu'à l'étape finale d'élimination du déchet, traitement ou mise en décharge.

3. **Règlement (CE) n°1069/2009** du 21 octobre 2009 (et arrêté du 08 décembre 2011 portant transcription en droit français) établissant les règles sanitaires applicables aux sous-produits animaux et produits dérivés non destinés à la consommation humaine et abrogeant le Règlement (CE) n°1774/2002 du 3 octobre 2002 (règlement relatif aux sous-produits animaux).
4. **Guide consolidé de bonnes pratiques** à l'intention des fournisseurs et utilisateurs d'installations de réception portuaires (OMI – MEPC.1/Circ.834 du 15 avril 2014)
5. **Guide technique** des déchets d'activité de soins à risques (Ministère de la santé et des sports) DASRI

1.3 Précisions sur la terminologie de la Directive traduite dans le plan

Ces précisions sont issues du document de la Commission européenne « *Orientations pour l'interprétation de la directive 2000/59/CE sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison* » (2016/C 115/05) paru au journal officiel de l'Union européenne le 01.04.2016

1.3.1 Non dépôt de déchets et capacité de stockage spécialisée suffisante (article 7)

Afin d'alléger la charge du dépôt de déchets dans chaque port, l'article 7 paragraphe 2, prévoit une exception à cette obligation de dépôt imposée aux navires.

Ainsi, si un navire ne souhaite pas délivrer ses déchets, il doit disposer d'un espace permettant de stocker les déchets qui ont été et/ou seront accumulés pendant le trajet prévu jusqu'au port d'escale suivant. Cette capacité doit être **calculée suffisante** pour **chaque** type de déchet.

Nota : *Il existe diverses méthodes de calcul permettant d'évaluer la capacité de stockage jusqu'au prochain port de dépôt, elles sont présentées dans les documents de l'EMSA (European Maritime Safety Agency) :*

- 2015 : « *Draft guidelines for the implementation of directive 2000/59/EC on Port Reception Facilities* » ;
- Novembre 2016 : « *Technical recommendations on the implementation of directive 2000/59/EC on Port Reception Facilities – Version 1* »

Le GPMM s'est inspiré de ces recommandations pour déterminer les taux maximum de remplissage des capacités de stockage que les navires au départ du port de Marseille-Fos devront respecter.

1.3.2 Transport maritime régulier assorti d'escales fréquentes et régulières (article 9)

La notion de « transport maritime régulier assorti d'escales fréquentes et régulières » doit être interprétée comme suit :

- « transport régulier » : le navire doit avoir une liste publiée ou planifiée de départs et d'arrivées entre des ports déterminés, ou effectuer des rotations récurrentes entre ports qui constituent une planification reconnaissable,
- « régulières » : la programmation doit être effectuée à l'avance, rester stable sur une période d'au moins quatre mois et concerner des trajets répétés,
- « fréquentes » : le navire doit faire escale dans le port pour lequel l'exemption s'applique et le port dans lequel il dépose ses déchets d'exploitation au moins une fois par quinzaine.

1.3.3 Preuves suffisantes de l'existence d'un arrangement (article 9)

L'article 9, paragraphe 1, de la Directive prévoit qu'une exemption ne peut être accordée qu'à une condition préalable, selon laquelle des «preuves suffisantes attestent l'existence d'un arrangement en vue du dépôt des déchets d'exploitation des navires et du paiement des redevances y afférentes dans un port situé sur l'itinéraire du navire».

Ces preuves doivent être complétées par un élément attestant que le contrat est effectivement mis en œuvre dans la pratique, et ce afin d'éviter que le régime d'exemption ne fasse l'objet d'abus.

2 – Présentation de l'activité du port

2.1 Limites administratives et champ d'application

Le périmètre géographique concerné est l'espace déterminé par les limites administratives du Grand Port Maritime de Marseille, y compris les ports de plaisance et de pêche qui disposent de leur propre plan de réception et de traitement des déchets.

Conformément à l'article L5334-8 du Code des transports, le capitaine de navire faisant escale au port de Marseille-Fos est tenu, avant de quitter le port, de déposer ses déchets d'exploitation et résidus de cargaison dans les installations de réception existantes.

Les dispositions du présent article s'appliquent à tout navire, y compris le navire armé à la pêche ou à la plaisance, quel que soit son pavillon, faisant escale ou opérant dans le port, à l'exception du navire de guerre ainsi que de tout autre navire appartenant ou exploité par la puissance publique tant que celle-ci l'utilise exclusivement pour ses propres besoins.

Les navires de pêche et les bateaux de plaisance ayant un agrément pour 12 passagers au maximum, quel que soit leur pavillon ne sont pas tenus de déclarer dans le système portuaire.

Nota : Le plan de réception et de traitement des déchets ne concerne que les déchets d'exploitation et les résidus de cargaison en provenance des navires, les déchets générés par les opérations de manutention étant à la charge des manutentionnaires.

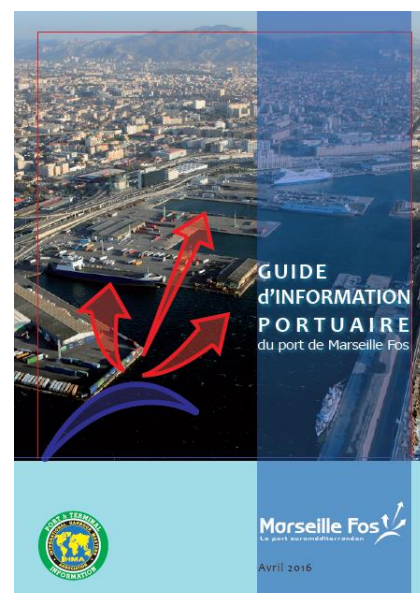
2.2 Présentation du trafic

Le Grand Port Maritime de Marseille s'étend sur 70 km de côtes allant, d'Est en Ouest, du Vieux Port à Port Saint Louis du Rhône. Il comporte 2 grands sites :

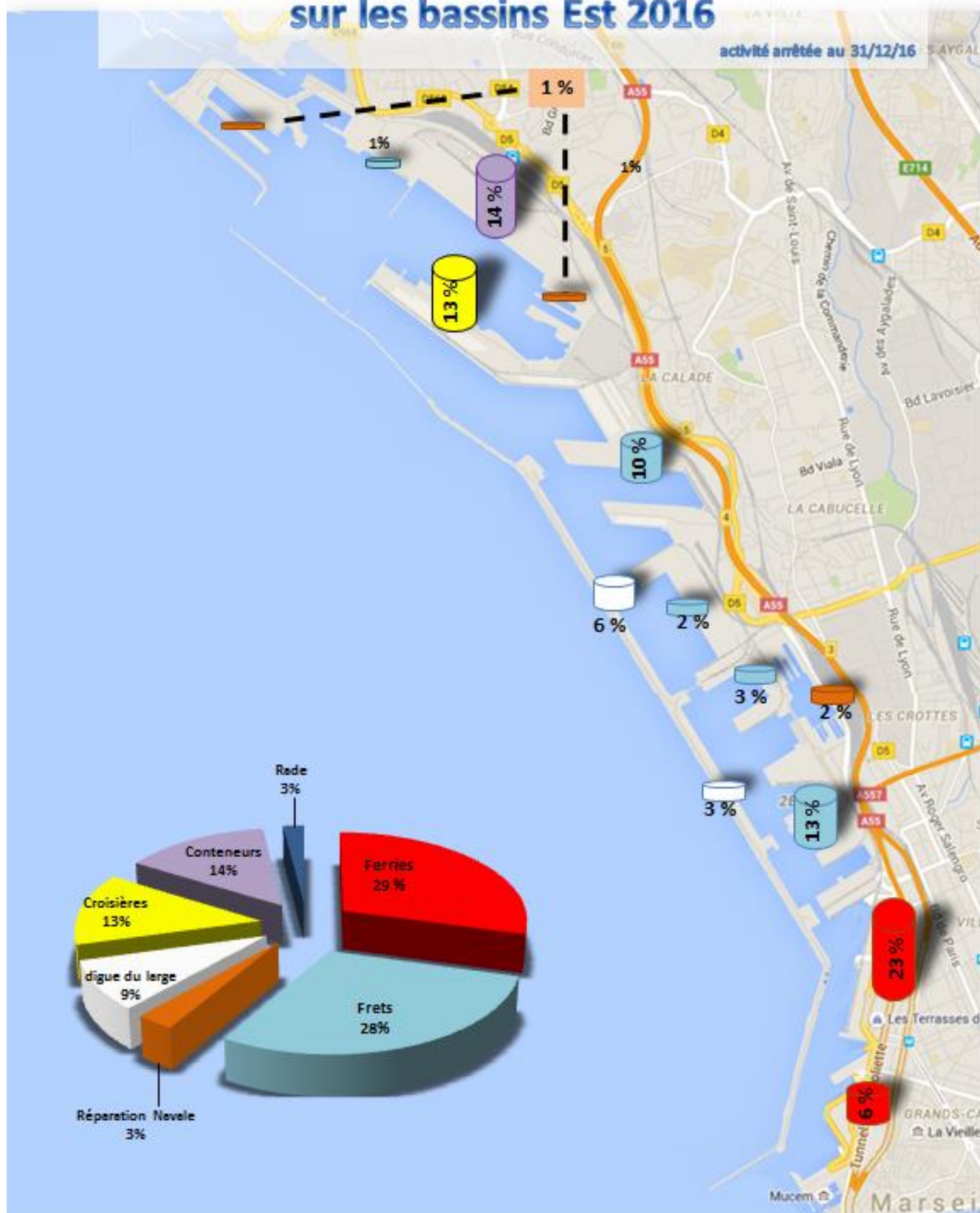
- les Bassins Est (Marseille)
- les Bassins Ouest (Lavéra, Caronte, Port de Bouc, Fos sur Mer, Port Saint Louis du Rhône et le port de la Pointe dans l'étang de Berre).

La description du port et les statistiques décrivant l'activité portuaire sont régulièrement tenues à jour dans le Guide d'Information Portuaire consultable et téléchargeable sur le lien

<http://www.marseille-port.fr/fr/Page/Guide%20d'information%20portuaire/13427>

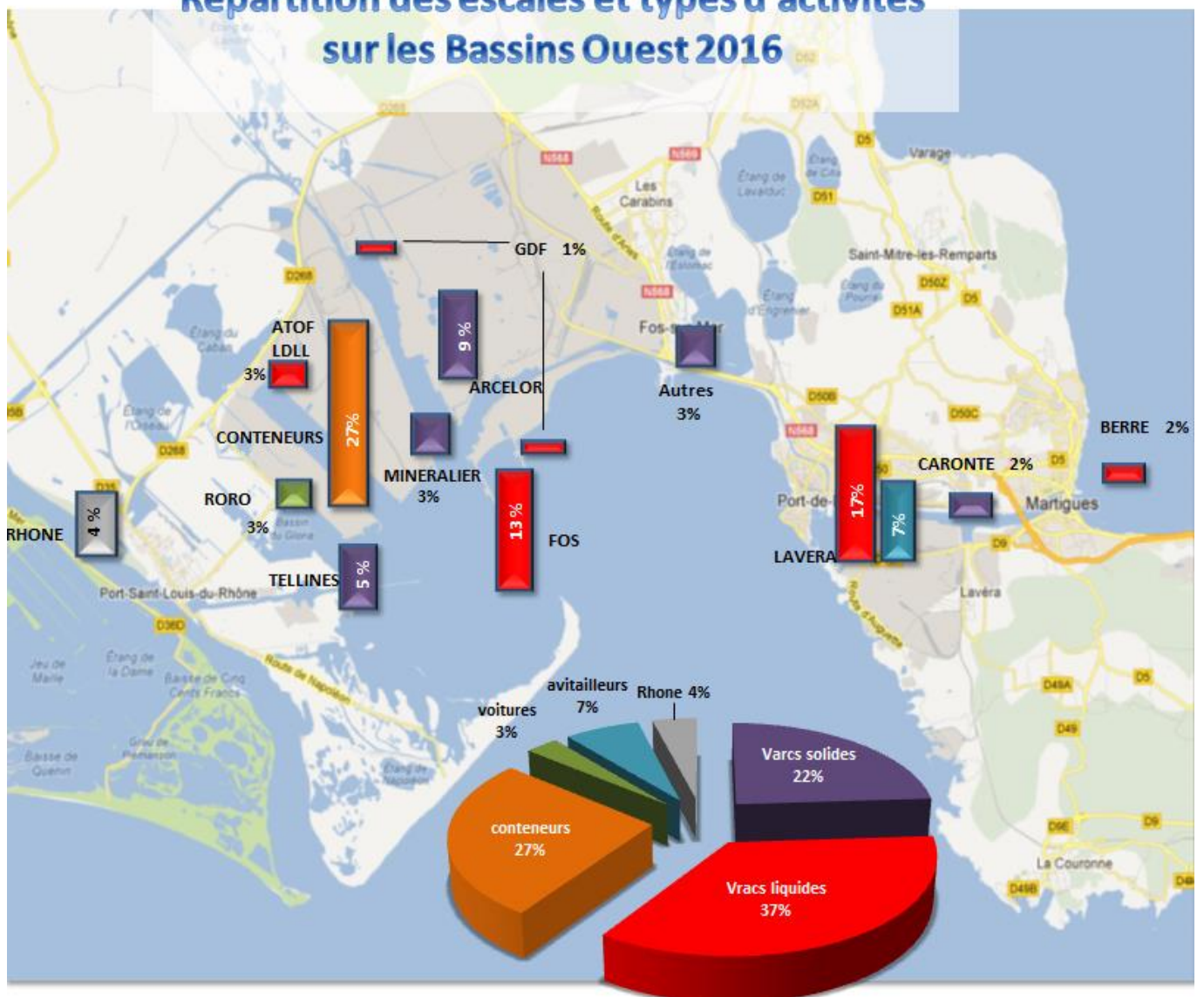


Répartition des escales et types d'activités sur les bassins Est 2016





Répartition des escales et types d'activités sur les Bassins Ouest 2016



3 – Classification des déchets et évaluation des besoins

3.1 Types de déchets générés par les navires et classification

3.1.1 Classement des déchets au titre de la Directive 2000/59 CE

Ce classement est effectué en fonction de leur état (solide ou liquide) et de l'origine de production

- Déchets d'exploitation : Ils sont générés par le **fonctionnement** du navire et de sa tranche machine, les membres de l'équipage et les passagers. Ils peuvent être triés à bord du navire au même titre que peuvent l'être tous les déchets produits à terre.
- Résidus de cargaison : Il s'agit des **restes des cargaisons** qui demeurent à bord après la fin des opérations de déchargement et nettoyage. Les résidus de cargaison diffèrent des déchets d'exploitation et ils peuvent représenter une certaine valeur commerciale pour le **propriétaire de la cargaison**.

3.1.2 Classification par le Code de l'environnement en fonction de la dangerosité

- Déchets dangereux (DD) : Les déchets sont considérés comme dangereux s'ils présentent une ou plusieurs des propriétés suivantes : explosif, comburant, inflammable, irritant, nocif, toxique, cancérigène, corrosif, infectieux, toxique pour la reproduction, mutagène, écotoxique, etc. *Annexes I et II de l'article R 541-8 du Code de l'environnement*. Ils seront repérés en rouge dans les tableaux.
- Déchets non dangereux (DND) : Les déchets non dangereux sont les déchets qui ne présentent aucune des caractéristiques (toxique, explosif, corrosif, etc.), relatives à la "dangerosité" mentionnées dans l'annexe I de *l'article R 541-8 du Code de l'environnement*.

3.1.3 Classification MARPOL en fonction du risque de pollution

- Annexe I : Regroupe l'ensemble des règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures :

L'appellation *hydrocarbures* désigne le pétrole sous toutes ses formes, à savoir notamment le pétrole brut, le fuel-oil, les boues, les résidus d'hydrocarbures et les produits raffinés (autres que les produits pétrochimiques qui sont soumis aux dispositions de l'Annexe II de la Convention). *Mélange d'hydrocarbures* désigne tout mélange contenant des hydrocarbures.

- Annexe II : Regroupe l'ensemble des règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives :

L'appellation substance liquide nocive désigne toute substance signalée comme telle dans le Recueil international sur le transport des produits chimiques ou relevant de la catégorie X, Y ou Z.

Catégorie X – substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors d'opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage, sont réputées présenter *un risque grave* pour les ressources marines ou pour la santé humaine et justifient donc l'interdiction des rejets dans le milieu marin ;

Catégorie Y – substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors d'opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage, sont réputées présenter *un risque* pour les ressources marines ou pour la santé humaine ou causer un préjudice aux valeurs d'agrément ou à d'autres utilisations légitimes de la mer et justifient donc une limitation de la qualité et de la quantité des rejets dans le milieu marin ;

Catégorie Z – substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors d'opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage, sont réputées présenter *un risque faible* pour les ressources marines ou pour la santé humaine et justifient donc des restrictions moins rigoureuses de la qualité et de la quantité des rejets dans le milieu marin.

- Annexe IV : Regroupe l'ensemble des règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires :

L'appellation eaux usées désigne :

Eaux noires : les eaux et autres déchets provenant d'un type quelconque de toilettes, d'urinoirs et W.C. Les eaux provenant des espaces utilisés pour le transport des animaux vivants

Eaux grises : les eaux provenant des lavabos, baquets et conduits de vidange situés dans les aménagements et locaux réservés aux soins médicaux (infirmerie, salle de soins, etc) ; les autres eaux résiduaires lorsqu'elles sont mélangées aux eaux définies ci-dessus.

- Annexe V : Regroupe l'ensemble des règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires :

L'appellation *ordures* désigne toutes sortes de *rebut*s, de *déchets domestiques* ou provenant de l'exploitation normale du navire, à l'exception des substances qui sont définies ou énumérées dans les autres Annexes de Convention.

La résolution MEPC.201(62) a modifié l'annexe V en introduisant des catégorisations détaillées d'ordures.

La Directive 2000/59 CE vise les déchets liquides et solides, nocifs et/ou nuisibles, relevant des annexes I, II, IV et V de la convention MARPOL

3.1.4 Tableaux récapitulatifs des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison

3.1.4.1 Déchets d'exploitation

| Déchets liquides d'exploitation des navires | | | Dangerosité |
|--|---|--|--------------------|
| <p>Ils sont générés par le fonctionnement des navires, les membres de l'équipage et les passagers.</p> <p>Les déchets liquides sont principalement générés au niveau de la salle des machines.</p> | | | Dangerosité |
| MARPOL Annexe I - WASTE OILS déchets provenance tranche machine | Eaux de cale (bilge water) | <p>MARPOL : «ce sont les eaux qui peuvent être contaminées par des hydrocarbures provenant, par exemple, de fuites ou de travaux d'entretien dans la tranche des machines. Tous les liquides pénétrant dans le système d'assèchement des cales, le plafond de ballast ou les citernes de stockage des eaux de cale, sont considérées comme des eaux de cale polluées par les hydrocarbures ».</p> <p>Les quantités de « bilge water » générées sont modérées (quelques dizaines de m³ par mois selon le navire et le type de traversée).</p> | DD |
| | Résidus d'hydrocarbures Boues de la salle des machines (sludges) | <p>Les boues de la salle des machines, appelées en anglais « sludges », sont un ensemble de produits plus ou moins visqueux contenant des hydrocarbures et des lubrifiants qui proviennent du fonctionnement des machines et de leurs auxiliaires.</p> <p>MARPOL : «ce sont les déchets résiduels d'hydrocarbures produits pendant l'exploitation normale du navire tels que ceux qui proviennent de la purification du combustible ou de l'huile de graissage utilisés pour les machines principales ou auxiliaires, de l'huile usée obtenue par séparation qui provient du matériel de filtrage des hydrocarbures, de l'huile usée recueillies dans des gattes et des huiles hydrauliques et lubrifiantes usées.»</p> <p>De fait, tous les navires produisent des « sludges » qui doivent être déchargées à terre.</p> <p>Les quantités par navire sont relativement faibles (de l'ordre de quelques dizaines de m³ selon la taille du navire et la durée de la traversée).</p> | DD |
| | Huiles usées (used-engine oil) | <p>Les huiles et lubrifiants sont utilisés pour faire fonctionner la machine. Ils doivent être purifiés avant d'être introduit dans les machines.</p> <p>Après leur utilisation, les huiles dites «usées» sont également stockées dans une caisse spécifique.</p> | DD |
| MARPOL Annexe IV | Eaux usées (sewage) | <p>MARPOL : «eaux usées sont les eaux grises et les eaux noires à bord des navires.»</p> <p>Il s'agit des eaux provenant des cuisines, lavabos et douches (eaux grises) et des installations sanitaires (eaux noires)</p> <p>Les « sewage » sont particulièrement abondants à bord des navires de transport de passagers. Ces eaux sont en général traitées à bord.</p> | DND |

Déchets solides d'exploitation des navires

Les déchets d'exploitation solides sont entre autres les déchets ménagers (déchets domestiques et déchets alimentaires), les déchets industriels issus de l'exploitation (déchets issus de la machine et l'entretien du navire) et les déchets professionnels (déchets liés aux activités à bord du navire).

Dangerosité

| | | | |
|---------------------------|--|---|-----|
| MARPOL Annexe V - Garbage | A Matières plastiques | Ces déchets sont constitués des déchets produits par l'équipage, les passagers et les cuisines. Ils sont composés de matériaux plastiques, briques alimentaires, flacons et bouteilles plastiques non souillés par des produits toxiques, les ustensiles de table et tasses jetables, les sacs, bâches, flotteurs... | DND |
| | B Déchets alimentaires | Déchets alimentaires désigne toutes substances alimentaires, gâtées ou non, et toutes les matières contaminées par ces déchets, provenant de la préparation des aliments et du navire, principalement des cuisines et des salles à manger. Les navires de transport de passagers sont les plus importants producteurs de déchets ménagers. Certains navires sont équipés de compacteurs réduisant les volumes et leur permettant d'effectuer des opérations de déchargement espacées. La production de déchets est variable suivant les destinations, la technicité des navires et les compagnies de transport. | DND |
| | B Déchets de cuisine internationaux | Ces déchets de cuisine proviennent de navires opérant au niveau international hors Union Européenne et font l'objet d'un suivi spécifique. | DND |
| | C Déchets domestiques | Déchets domestiques désigne tous les déchets alimentaires et autres déchets provenant des locaux d'habitation du navire. Ces déchets, pour certains recyclables, sont composés d'emballages en papier/carton, de vieux papiers journaux et magazines, de chiffons non souillés, des débris de verre, bouteilles, vaisselle et résidus divers. Comme pour la catégorie précédente, les navires de transport de passagers sont les plus importants producteurs. Certains navires à passagers sont équipés de compacteurs à cartons. | DND |
| | D Huiles de friture | Huile de friture désigne tout type d'huile comestible ou de graisse animale utilisée ou destinée à être utilisée dans la préparation ou la cuisson des aliments, à l'exclusion des aliments eux-mêmes ainsi préparés. | DND |
| | E Cendres d'incinération | Les cendres réfractaires et scories proviennent des incinérateurs de bord et des chaudières | DD |
| | F Déchets industriels d'exploitation | Ces déchets sont issus de l'entretien et la maintenance du navire et plus particulièrement des machines. Il s'agit principalement de chiffons souillés par des hydrocarbures, d'emballages souillés, de solvants et vernis, de peinture, batteries, piles, accumulateurs, Une partie peut être incinérée directement par les bords, le reste est déchargé en même temps que les déchets ménagers. La collecte des déchets suivants est réglementée, en aucun cas ils ne doivent être déposés avec les ordures ménagères : <ul style="list-style-type: none"> - produits pyrotechniques, - pots de peinture, pinceaux, - emballages souillés, bidons vides, - huiles usagées, - batteries, - filtres à huile, - tubes fluorescents, ampoules, piles, - produits toxiques, liquides de refroidissement, produits photos, - et d'une façon générale, tout déchet dangereux signalé par un Astérisque dans le Catalogue Européen des déchets (CED), publié en annexe de la décision de la Commission Européenne du 3 mai 2000 (2000/532/CE, modifiée). | DD |
| | G Déchets liés à la cargaison | Toutes les matières qui sont devenues des déchets du fait de leur utilisation à bord d'un navire pour l'arrimage et la manutention des marchandises. Les déchets liés à la cargaison comprennent le bois (palettes ou bois de fardage, étais, contreplaqué), des métaux (feuillards métalliques, fils métalliques, cerclages) Tous ces résidus de cargaison solides ne constituent pas des déchets dangereux | DND |

| | | | |
|--------------------|------------------------------|--|-----|
| | H Carcasses d'animaux | Carcasses d'animaux désigne les corps d'animaux qui sont transportés à bord en tant que cargaison et qui meurent ou sont euthanasiés pendant le voyage. | DD |
| | I Appareux de pêche | Tout dispositif ou partie de dispositif d'engin de pêche, filets, cordages, aussières... | DND |
| Hors MARPOL | Déchets médicaux | Ces déchets d'activité de Soins à Risque Infectieux (DASRI) doivent être triés et placés dans des emballages à usage unique et évacués par une société agréée à des fins d'incinération. Ces déchets sont produits en quantités insignifiantes par les navires pour les soins de l'équipage et des passagers | DD |

3.1.4.2 Résidus de cargaison

| Résidus de cargaison liquides | | | |
|--|--|---|--------------------|
| <p>Les résidus de cargaison liquide peuvent être :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des résidus d'hydrocarbures c'est-à-dire un mélange d'eau, d'hydrocarbure et de sédiments provenant des citernes ou des tuyauteries, - des eaux de lavage des citernes ayant contenu des huiles végétales, des produits chimiques liquides (acide phosphorique, solution azotée...) - des eaux de lavage contenant des traces de la cargaison précédente restante dans le fond des cales qui n'ont pu être évacués lors des opérations de balayage après finition de déchargement dans le cas d'incompatibilité des propriétés entre le produit déchargé et le produit à charger. <p>Une caisse appelée «slop tank» permet la récupération des restes d'eaux de lavage, de la rouille ou encore de la boue qui sont produits lors du lavage des cales et des citernes, leur rejet à la mer est interdit.</p> <p>Il convient de noter que ces résidus sont pour certains valorisables.</p> | | | Dangerosité |
| MARPOL Annexe I OIL | Résidus de cargaison contenant des hydrocarbures (Slops) | <p>Les résidus de cargaison contenant des hydrocarbures sont appelés slops. Ce sont des émulsions d'eau dans le pétrole brut contenant des sédiments solides, et s'apparentent parfois à des boues de type « mayonnaises ».</p> <p>La proportion de chacune des trois phases (eau, huile, solide) est très variable d'un slop à l'autre, cependant, la phase aqueuse est souvent majoritaire.</p> <p>Les volumes, par unité, peuvent représenter quelques centaines de mètres cubes,</p> | DD |
| MARPOL Annexe II NLS | Résidus de cargaison contenant des produits chimiques X, Y, Z ou OS | <p>Résidus de lavage de citernes provenant de navires transportant des produits chimiques. Ils sont issus :</p> <ul style="list-style-type: none"> - soit de produits spécialisés, en raison de leur degré de dangerosité, ou de leur nature et nécessitant un traitement particulier (degré de propreté absolu des installations de transfert ou de stockage par exemple) - soit de produits courants ne nécessitant pas de conditions particulières de manutention. <p>Il y a rarement des résidus à bord de navires chimiques ; le cas ne se produit en effet qu'en cas de changement de produit (mais de plus en plus, les chimiques sont équipés de citernes spécialisées) et ces navires sont équipés de systèmes d'assèchement efficaces limitant la quantité de résidus après déchargement.</p> | DD |

3.2 Contrôle des eaux de ballast et sédiments des navires

L'adhésion de la Finlande le 8 septembre 2016 a déclenché l'entrée en vigueur de la Convention Internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention BWM).

Après cette adhésion, l'ensemble des flottes des 52 États contractants à la Convention représente 35,1441 % du tonnage mondial, dépassant le seuil de déclenchement fixé à 35 %, le texte est ainsi entré en vigueur le 8 septembre 2017.

Aux termes de la Convention, les navires effectuant des voyages internationaux sont tenus de gérer leurs eaux de ballast et sédiments en respectant certaines normes, conformément à un plan de gestion des eaux de ballast propre aux navires.

De même, la présence à bord d'un registre des eaux de ballast et d'un certificat international de gestion des eaux de ballast (IBWM) est obligatoire pour tous les navires.

La norme de qualité des eaux de ballast sera quant à elle introduite de façon progressive sur une période donnée.

La plupart des navires sont tenus d'installer à leur bord un système destiné à traiter les eaux de ballast et à éliminer les organismes indésirables. Les systèmes de gestion des eaux de ballast présents à bord des navires devront impérativement être approuvés par les autorités nationales, conformément à la procédure élaborée par l'OMI.

Il pourrait s'agir, par exemple, de systèmes qui utilisent des filtres, des rayons ultra-violetts ou le principe de l'électro-chloration.

Les systèmes de gestion des eaux de ballast qui utilisent des substances actives devront impérativement être soumis à une procédure d'approbation extrêmement rigoureuse et vérifiés par l'OMI.

Actuellement le port de Marseille-Fos ne dispose pas d'installation dédiée au traitement des eaux de ballast.

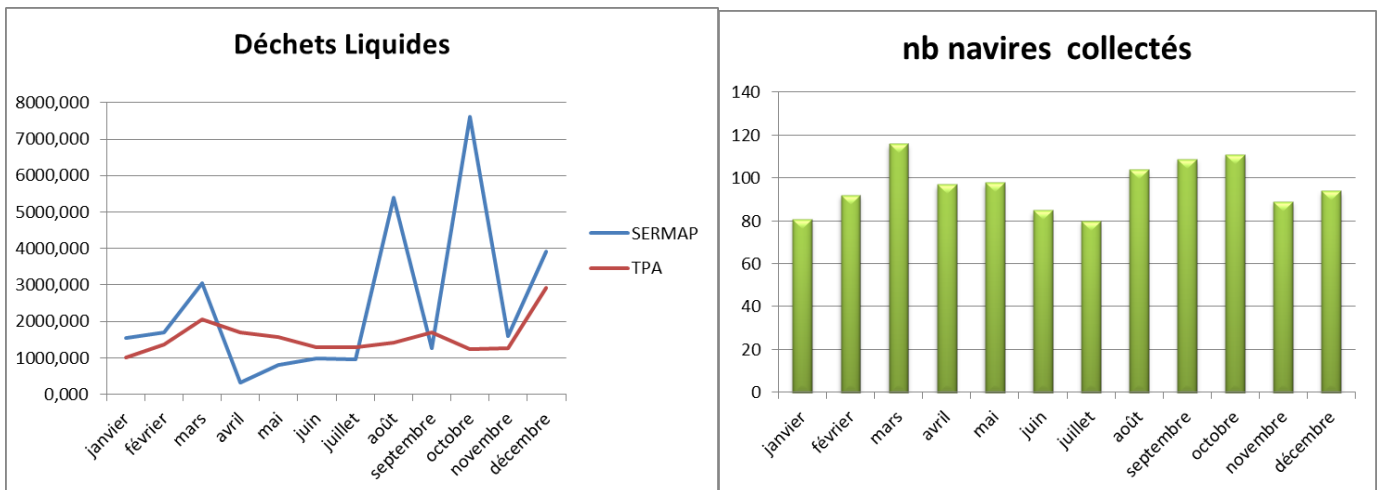
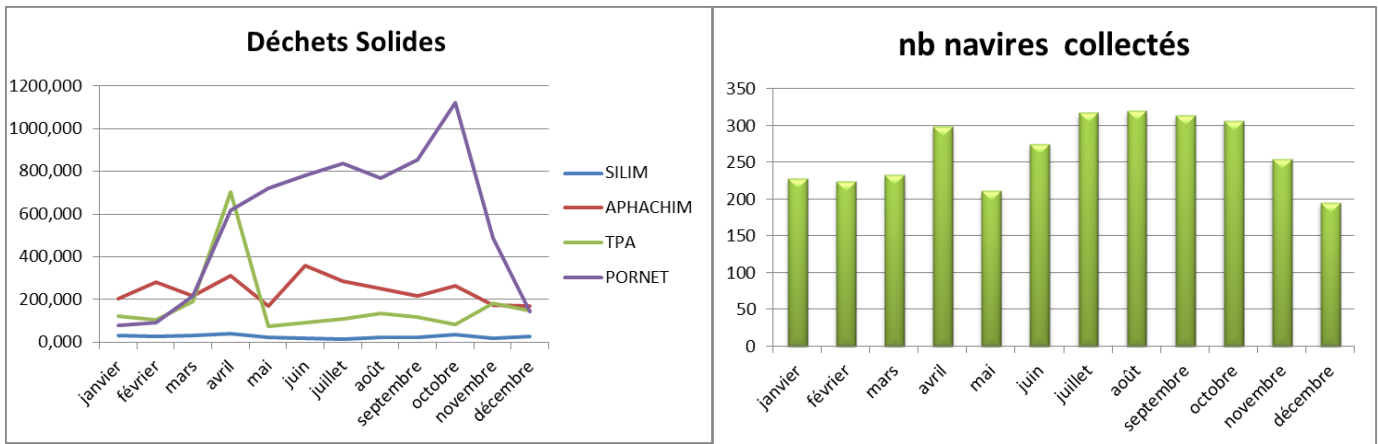
Tous les déchets issus des installations de traitement des eaux de ballast mises en œuvre à bord des navires (filtres, cartouches filtrantes...) seront considérés comme des déchets d'exploitation dangereux et seront traités dans des filières adaptées par les prestataires déchets agréés par le GPMM.

Les résidus des ballasts et sédiments extraits lors d'opérations effectuées dans les différents chantiers navals seront également considérés comme des déchets dangereux d'exploitation, collectés et traités en tant que tels dans des filières adaptées par les prestataires déchets agréés par le GPMM.

En aucun cas ces sédiments ne devront être rejetés dans les eaux du port.

3.3 Déchets produits par les navires fréquentant habituellement le port

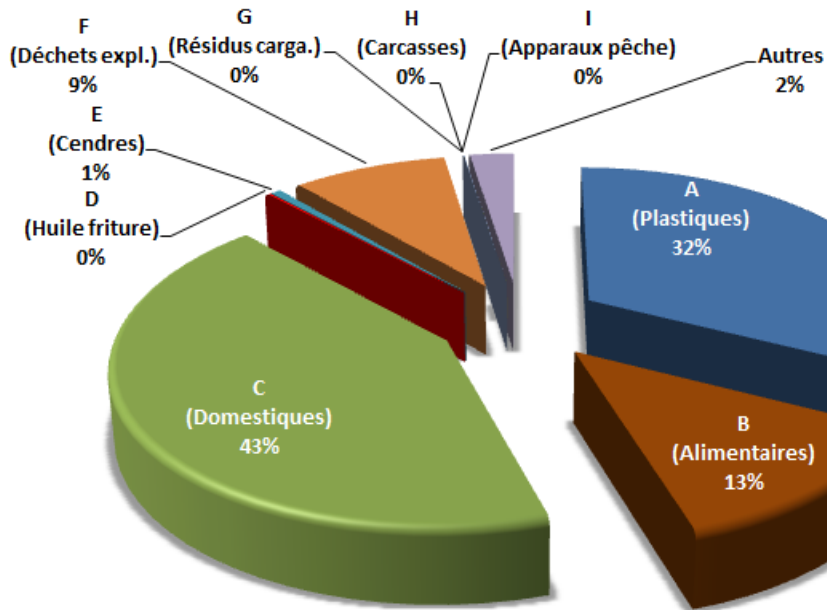
Récapitulatif 2016



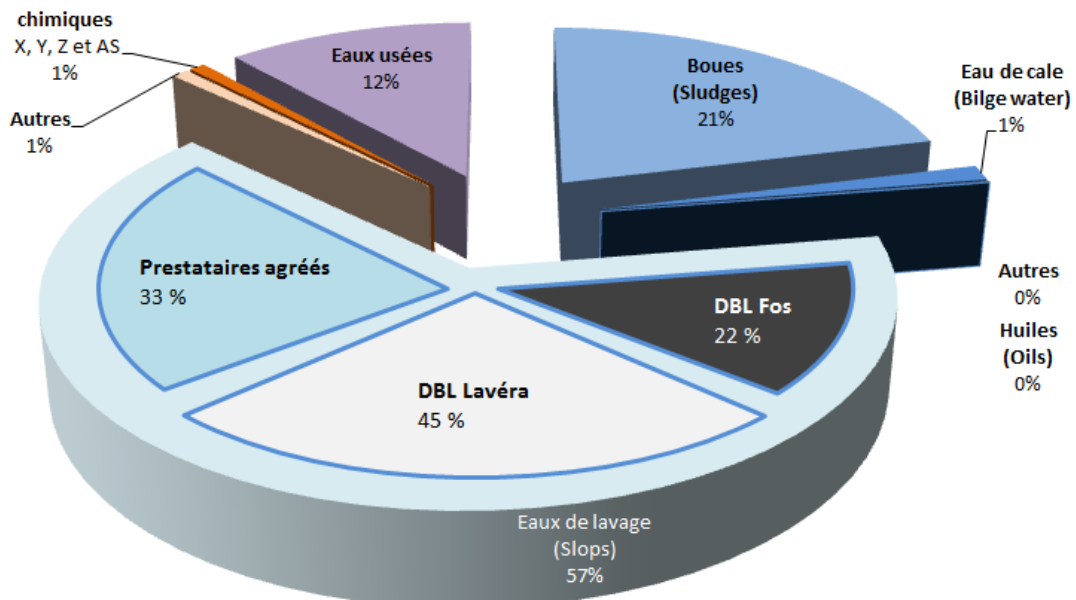
Répartition par types de produits collectés en 2016

Données en m3

| MARPOL V | | | | | | | | | |
|--------------|----------------|---------------|-----------------|-----------|-----------------|------------------|-------------|------------------|---------|
| A | B | C | D | E | F | G | H | I | Autres |
| (Plastiques) | (Alimentaires) | (Domestiques) | (Huile friture) | (Cendres) | (Déchets expl.) | (Résidus carga.) | (Carcasses) | (Appareux pêche) | |
| 4036,045 | 1596,267 | 5316,665 | 13,207 | 72,105 | 1100,262 | 3,620 | 0,000 | 0,000 | 313,580 |



| ANNEXE I | | | | ANNEXE II | | ANNEXE IV | |
|---|---------------------------|---------------|--------|---|---------|-----------------------|----------|
| Compartiment machine Chapitre 3 (en m3) | | | | Substances liquides nocives (en m3) (produits Chimiques) | | Eaux usées (en m3) | |
| Espaces cargaisons Chapitre 4 | | | | Catégories X, Y, Z et AS | | Eaux Grises et noires | |
| Boues (Sludges) | Eau de cale (Bilge water) | Huiles (Oils) | Autres | Eau de lavage (Slops) | Autres | | |
| 16784,703 | 907,480 | 40,243 | 51,240 | 41377,595 | 573,986 | 616,000 | 9984,000 |



4 – Prestataires, moyens de collecte et traitement

Le port n'assure pas lui-même les prestations. La collecte est effectuée par le biais de prestataires agréés. L'agrément est accordé après une procédure de qualification d'entreprises externes spécialisées en matière de collecte et traitement des déchets.

4.1 Procédure de qualification des prestataires agréés

Cette procédure se traduit par un **appel à candidatures** publié par un avis aux usagers dans le trimestre précédent la date d'échéance du plan, selon un **cahier des charges** qui sera mis en ligne durant cette période sur le site du port.

Le cahier des charges précise les exigences relatives à la capacité des candidats à collecter et à traiter les déchets **conformément au code des transports et au code de l'environnement (autorisations préfectorales, récépissé de transport et courtage)**, ainsi que leur engagement à mettre à disposition des navires des installations de réception de déchets adaptées, et à assurer le transport et le traitement dans des installations agréées.

Les candidats doivent notamment satisfaire aux impératifs suivants :

- assurer le service pendant l'escale de telle sorte qu'il ne prolonge pas sa durée ;
- intervenir le plus rapidement possible à la demande d'un navire ou d'un consignataire et être en mesure de proposer le service 24H/24 ;
- délivrer au navire ou au consignataire une attestation de dépôt et un bordereau de suivi des déchets dangereux pour les déchets désignés comme tels ;
- adresser au gestionnaire du port un bilan mensuel et annuel des volumes enlevés sur le port par type de déchets et par navire ;

La liste des prestataires est figée pour la durée du plan, [voir annexe D page 50](#)

4.2 Moyens de collecte, traitement des déchets solides

4.2.1 Collecte des déchets solides par les prestataires agréés

Les prestataires ont le choix du matériel de collecte qu'ils sont susceptibles de mettre en œuvre. De fait, la nature de ces moyens, pour chaque prestataire, est définie lors de la validation de son agrément.

Néanmoins, ils doivent être à même de présenter des **conteneurs différenciés et clairement identifiés** pour :

- la collecte des déchets dangereux,
- la collecte des ordures ménagères,
- la collecte des déchets recyclables

Dans la pratique, certains prestataires agréés effectuent la collecte en amenant leurs propres bacs roulants ou des petits engins motorisés au pied du navire, d'autres laissent des bennes à quai pendant la durée de l'escale.

D'un point de vue général, les bennes ou conteneurs doivent répondre aux exigences techniques en matière de sécurité et d'hygiène. Ces bennes doivent être régulièrement nettoyées par le prestataire, elles doivent être étanches et donc ne pas générer d'égouttures sur les quais.

L'ensemble des prestations de collecte des déchets solides, l'enlèvement des bennes et leur transport jusqu'à un centre agréé, sont assurés par un véhicule parfaitement adapté à ce type de prestation.

Tous les moyens doivent notamment être mis en œuvre pour éviter l'envol ou le déversement d'ordures sur la chaussée pendant le transport.

Présentation sommaire des moyens des prestataires agréés en annexe E pages 51 à 54

4.2.2 Traitement des déchets solides

Traitement des ordures ménagères

Les déchets assimilables à des ordures ménagères seront évacués en installation de stockage de déchets non dangereux (ISDND) ou unité de valorisation énergétique ou encore unité de tri mécano-biologique situées dans le département.

Cas des déchets de cuisines internationaux

Les déchets de cuisine et de table provenant de navires opérant au niveau international hors Union Européenne doivent être séparés et traités conformément à l'article 8 f) du *règlement 1069/2009 du 21 octobre 2009 établissant les règles sanitaires applicables aux sous-produits animaux non destinés à la consommation humaine*, ces matières sont classées en catégorie 1, destinées à la destruction.

A ce titre ces déchets peuvent être collectés à destination d'une filière d'élimination des ordures ménagères, si un enfouissement ou une incinération a lieu in fine.

Néanmoins, pour chaque enlèvement la quantité de déchets devra être connue et répertoriée, tel qu'imposée à *l'annexe VIII du règlement UE n° 142/2011*.

Traitement des déchets industriels banals non dangereux (DND)

Parfois, les déchets non dangereux, et en particulier les déchets d'emballage récupérés lors des escales ne sont pas en quantités suffisantes pour justifier un transport immédiat vers une unité de recyclage ou de valorisation.

Une étape **d'entreposage temporaire** pour massification des flux est acceptée au sein du GPMM **sous réserve du respect de la législation environnementale**.

Dans ce cas, il est réalisé chez le prestataire et sous sa responsabilité, un tri sélectif avec stockage transitoire avant transfert aux filières adaptées à la nature des matériaux.

Les compartiments destinés à recevoir des déchets suffisamment légers pour pouvoir être transportés par le vent **devront être clos**.

Traitement des déchets dangereux (DD)

Les déchets dangereux sont dirigés par le prestataire vers des centres de traitement adaptés et agréés et font l'objet d'un bordereau de suivi.

Les déchets de médicaments ou médicaux

Quand ils sont produits, c'est en très petite quantité pour les soins de l'équipage et des passagers. Ces déchets médicaux (DASRI) doivent à cause de leur caractère infectieux à risque, être triés et placés dans des contenants spécifiques et labellisés à usage unique puis collectés par une société agréée à des fins d'incinération ou de banalisation (désinfection).

Les cendres et réfractaires

Elles proviennent des incinérateurs de déchets à bord et constitue un déchet dangereux à traiter en installation de stockage de déchets dangereux.

Déchets issus des Scrubbers et autres systèmes de nettoyage des fumées des navires dans le cadre de MARPOL VI

Ces technologies, qui consistent à laver les fumées émises par les navires afin d'éliminer les émissions de soufre, oxydes d'azote et autres particules néfastes pour la santé humaine, induisent la production de nouveaux déchets et résidus issus des scrubbers et autres systèmes de nettoyage.

Ces déchets seront considérés comme des déchets d'exploitation dangereux, ils seront collectés et traités comme tels par les prestataires déchets agréés par le GPMM.

Ces déchets peuvent se présenter sous forme de filtres, cartouches filtrante, mais également sous forme pâteuse ou semi liquides.

4.3 Moyens de collecte, traitement des déchets liquides

4.3.1. Stations de réception des résidus de cargaison (slops) de Fluxel SAS

La station fixe de déballastage du port pétrolier de Lavéra opérée par Fluxel SAS est raccordée à huit des appontements (K5, K6, A2, A4, B, C, D et E) sur les treize en activité.

Le refoulement s'effectue durant l'escale sous réserve d'avoir été préalablement déclaré à l'opérateur Fluxel et d'avoir obtenu l'accord de principe de l'opérateur, signifiant que les effluents ont été reconnus conformes quantitativement et qualitativement par la société d'inspection mandatée par l'opérateur.

- ✓ **Seuls les slops classés MARPOL Annexe I sont acceptés** dans la station de déballastage selon les critères d'acceptabilité suivants :
Les eaux chargées d'hydrocarbures reçues devront :
 - avoir une phase huileuse de densité inférieure à 0,99,
 - être exemptes de PCB ou de détergents non biodégradables,
 - présenter une DCO inférieure à 1 000 mg/l

- ✓ **Les slops annexe II avec des traces de produits chimiques ne sont pas admis dans cette installation.** Ils seront évacués par les prestataires agréés et donneront lieu à l'élaboration de bordereau de suivi des déchets dûment complétés par le centre de traitement destinataire autorisé.

Les modalités complètes de réception sont disponibles auprès de l'opérateur Fluxel SAS, elles peuvent être sujettes à modifications.

Sur les postes non reliés aux stations de déballastage, la prestation de récupération des slops navires est assurée via une société agréée pour la réception des effluents sur barge à contre-bord. Ces effluents sont ensuite repris sur la station de déballastage opérée par Fluxel.

Les hydrocarbures ainsi récupérés sont dirigés vers une filière de revalorisation. Ils subissent un traitement adapté avant d'être envoyés vers une filière de recyclage.

Les navires ont ainsi la possibilité de se raccorder soit directement, soit indirectement par transfert en contre-bord, aux stations de déballastage.

4.3.2. Moyens de collecte des déchets liquides des prestataires agréés

Pour tous les navires, hormis ceux qui ont recours à la station de déballastage de Fluxel SAS, la collecte des déchets d'exploitation liquides est réalisée par des prestataires agréés qui ont la possibilité d'intervenir :

- soit par voie terrestre, à l'aide de camions citernes agréés parfaitement adaptés aux produits collectés,
- soit par voie maritime, à l'aide de barges ou de navires conformes à la réglementation en vigueur pour les produits transportés.

Afin de respecter les dispositions de l'article 4 de la directive 2000/59CE stipulant que les installations de réception adéquates doivent être disponibles et répondre aux besoins des navires sans provoquer de retard dans leurs opérations, les moyens de collecte de ces déchets doivent pouvoir intervenir en tout endroit du port où escales les navires qui font appel à ce service.

Les moyens mis en œuvre dépendent du prestataire, des caractéristiques techniques des navires (capacité ou non à refouler), et des conditions de sécurité imposées durant les opérations commerciales.

Le prestataire mettant à disposition les moyens de collecte devra assurer, sous sa responsabilité, la bonne mise en œuvre du processus de collecte.

Les opérations seront réalisées en présence d'un ou plusieurs opérateurs de la société effectuant la collecte afin de garantir la bonne exécution de celle-ci et de prévenir tout risque de pollution.

4.3.3 Traitement des déchets liquides

Les entreprises agréées par le GPMM se sont engagées à transporter l'ensemble des déchets collectés en centres de traitement agréés et à assurer leur valorisation et/ou traitement dans des filières adaptées à la nature des produits dans le respect des réglementations en vigueur.

Les prestataires sont libres du choix du centre de traitement à condition que ces centres respectent les prescriptions ci-dessus et s'inscrivent dans le cadre des plans départementaux et régionaux de gestion des déchets.

Les prestataires doivent fournir au GPMM, dans le cadre de leur dossier de qualification, l'indication des centres de traitement et filières de valorisation dans lesquels ils souhaitent apporter les déchets ainsi que la copie de leurs agréments.

Un bilan mensuel d'activité est transmis à la Capitainerie par le prestataire agréé en récapitulant les volumes collectés par navire.

Un bilan annuel d'activité récapitulant les volumes collectés et les centres de traitement et/ou de valorisation utilisés ainsi que les quantités délivrées dans chacun d'eux sera adressé à la Capitainerie.

4.4 Collecte et traitement des déchets des navires en réparation navale

La Commission Européenne précise que les déchets des activités de réparation navale ne doivent pas être considérés comme des «déchets d'exploitation des navires» au sens de la Directive, car ils ne relèvent pas du champ d'application de l'annexe V de la convention MARPOL.

En effet, la convention MARPOL fait référence à «l'entretien et l'exploitation normale d'un navire», ce qui exclut les déchets résultant des activités de réparation navale dans les chantiers de réparation navale.

Par conséquent, les déchets des activités de réparation navale ne relèvent pas des dispositions applicables aux déchets d'exploitation et de ce fait, ne sont pas soumis à l'obligation de dépôt dans une installation de réception portuaire.

Les déchets résultant de ces activités relèveront de la responsabilité conjointe du navire et du chantier naval qui devra prendre les dispositions nécessaires pour leur dépôt et leur traitement ultérieur, en pleine conformité avec les exigences du droit de l'Union en matière de déchets (en particulier la directive cadre sur les déchets).

4.4.1. Moyens mis en œuvre par le Chantier Naval de Marseille

Dans le cadre d'une démarche globale de qualité, le Chantier Naval de Marseille a dédié une zone spécifiquement aménagée pour une activité de regroupement / tri / évacuation des déchets dangereux et non dangereux issus des navires en réparation navale.

La zone de tri peut également recevoir les déchets issus des opérations de curage et de dépollution de navires en cours de démantèlement.

Les déchets collectés par le Chantier Naval de Marseille font l'objet d'un suivi spécifique avec garantie de traçabilité.

La Capitainerie exerce un droit de regard sur le suivi des déchets collectés et visera le certificat de dépôt délivré par le Chantier Naval de Marseille en fin de travaux sur demande du navire.

Types de déchets produits pendant les travaux d'arrêt technique

Ces déchets sont majoritairement composés de déchets industriels, déchets principalement solides, ainsi que des liquides chargés d'hydrocarbure issus des interventions sur les circuits, appareaux et machines lors des travaux.

Les eaux usées pouvant être produites à bord durant la période des travaux sont traitées dans le cadre d'une convention avec le Grand Port Maritime de Marseille permettant d'évacuer ces eaux sanitaires dans le réseau du port à destination de la station d'épuration de la ville de Marseille (SERAMM, Société d'Exploitation du Réseau d'Assainissement de Marseille Métropole).

4.4.2. Déchets d'exploitation des navires entrant en escale technique

Les navires à destination du chantier naval sont tenus d'effectuer leurs notifications déchets dans Neptune, ils auront recours aux prestataires agréés pour leurs déchets d'exploitation et résidus de cargaison avant les débuts des travaux en cas de besoin.

5 – Procédures déclaratives

L'organisation globale repose sur les principes suivants :

- principe déclaratif : le capitaine du navire ou son agent consignataire, déclarent les types et quantités de déchets présents à bord et la possession de justificatifs de dépôt ;
- gestion administrative : les officiers de port assurent le suivi des contrats, contrôlent les déclarations et les pièces justificatives ;
- facturation : elle est déclenchée dès lors que les navires ne déposent pas leurs déchets d'exploitation auprès d'un prestataire agréé, sauf cas d'exonération.

5.1 Déclaration et demande de prise en charge des déchets

5.1.1 Principe déclaratif et mode opératoire dans Neptune Port

Les déclarations des types et quantités de déchets sont effectuées dans le progiciel **Neptune**, onglet **WASTE** dans le volet consacré au Guichet Unique Portuaire appelé **NSW** :

Renseigner les colonnes « quantité de déchets à livrer », « capacité de stockage maximale spécialisée par type de déchets », « quantité de déchets restant à bord » ; déclarer le prochain port de dépôt ainsi que la quantité estimée de déchets produite jusqu'à celui-ci.

Ils signalent également la possession de contrats ou de certificats de dépôt établis dans un port de l'UE ainsi que leurs dates d'obtention.

La responsabilité des données déclaratives transmises incombe au capitaine du navire. Les données sont ensuite transmises à SafeSeaNet, via Trafic 2000 à des fins de suivi du navire au titre de la directive 2010/65 CE.

5.1.2 Obligation de notification préalable des déchets dans le Guichet Unique Portuaire



Obligation de déclaration au titre des formalités déclaratives dans le GUP

Tous les navires, sauf ceux cités dans l'article R.5334-6 du Code des Transports et les navires de liaison régulière qui justifient d'un contrat, sont soumis à **l'obligation de déclaration de tous leurs déchets** avant l'entrée au port de Marseille-Fos.

 Depuis le 1^{er} juin 2015, la transmission du formulaire de notification sous un format électronique **via le Guichet Unique est devenue obligatoire.**

La déclaration déchets **doit impérativement être effectuée** dans l'onglet WASTE du guichet unique inclus **dans Neptune Port (NSW)**.
Tout autre moyen de transmission **ne sera pas pris en considération** et le navire pourra être considéré en défaut de déclaration.

Voir Annexe F déclaration déchet dans le NSW page 55

La déclaration est effectuée par le représentant du navire dans l'onglet WASTE du Guichet Unique Portuaire, volet NSW du progiciel Neptune Port, lors de la procédure de demande d'escale.



 **Nota : Ne pas oublier de valider la déclaration afin de provoquer son envoi à trafic 2000**

 **Exemption de la déclaration WASTE pour les navires de ligne régulière sous contrat**

Seuls les navires de **ligne « fréquente et régulière »** conformément à la définition précisée au 1.3.2, **et justifiant d'un contrat solide et liquide en cours de validité** auprès d'un autre port de l'UE ou auprès d'un prestataire agréé par le GPMM, **sont dispensés** de la **déclaration WASTE** dans le progiciel Neptune Port.

Les autres navires de ligne fréquente et régulière devront déclarer leurs déchets dans le Guichet Unique Portuaire de Neptune Port pour être éligibles aux mécanismes d'exonération.

 **Défaut de déclaration pour tous les autres navires**

Tout navire, **qui ne bénéficie pas d'une exemption** de déclaration et **qui n'a pas déclaré** ses déchets **sera mis en demeure de déposer ses déchets** avant de pouvoir quitter le port et sera susceptible de faire l'objet d'un signalement au Centre de Sécurité des Navires.

5.1.3 Désignation du prestataire dans l'onglet WASTE du guichet unique

L'agent du navire désigne le prestataire agréé souhaité dans l'onglet **WASTE** : pour chaque type de déchet déclaré, la liste des prestataires intégrée dans Neptune Port est proposée. Le choix s'effectue par sélection d'un clic.

Notification automatique de la demande aux prestataires

Le prestataire désigné est automatiquement averti par messagerie. Ce processus permet au prestataire désigné de connaître 24 heures à l'avance les besoins du navire et de programmer sa prestation avec les moyens adéquats au regard de l'escale du navire.

5.1.4 Procédures de collecte durant l'escale

Le prestataire agréé désigné dans le progiciel Neptune Port assure la prise en charge des déchets ;

Il fournit l'attestation de collecte conforme au modèle OMI au navire, et assure la transcription, dans le progiciel Neptune Port des valeurs relatives aux déchets qu'il a effectivement collectés avant l'appareillage du navire ;

Il fournit au navire le Bordereau de Suivi des Déchets pour toute collecte et doit conserver une copie de ce document dans ses registres, car il pourra faire l'objet d'un contrôle ultérieur.

Le prestataire transmet une copie de l'attestation de collecte à la Capitainerie pour toute levée de mise en demeure de déposer ses déchets, si tel est le cas.

Voir Annexe H : modèle de reçu de dépôt de déchets OMI page 57

5.1.5 Gestion administrative, procédures de contrôles renforcés

L'Autorité Portuaire effectue des contrôles sur les déclarations des capitaines de navires ou leur représentant, et pour les lignes régulières, sur les contrats ou les certificats de dépôt.

Contrôle des justificatifs

Il pourra être demandé des justificatifs à tout moment. Suivant l'analyse de ces documents, le navire peut être mis en demeure de déposer ses déchets. En cas de doutes, la capitainerie se réserve le droit d'ordonner le dépôt.

Contrôle de la capacité de stockage

Considérant l'avis de la Commission européenne, la capitainerie contrôle la capacité de stockage pour chaque type de déchet d'exploitation en tenant compte du volume de déchets que le navire est susceptible de générer entre le port de Marseille-Fos et le port suivant.

Le calcul par navire proposé dans le « *Technical recommendations on the implementation of directive 2000/59/CE on port reception facilities – Version 1* » de l'EMSA en avril 2016 étant difficilement exploitable d'un point de vue opérationnel, il a été adapté sous forme de critères définissant des ratios de remplissage au départ du port de Marseille-Fos (voir chapitre 6.2).

Le processus de seuils transposé dans Neptune Port donne une vision claire et immédiate de la situation du navire et lui permet **d'anticiper la programmation du dépôt de déchets** : pour chaque type de déchet Neptune Port affiche le ratio de remplissage de la capacité de stockage correspondante et signale le dépassement des seuils.

Dans l'hypothèse de capacités insuffisantes pour un type de déchets le navire sera mis en demeure de déposer les déchets concernés.

| Famille | Type | Qté restant à bord | Ratio | Seuils | | Collecteur déchets | Qté à livrer | Validation | Qté collectée |
|------------|-------------------------|--------------------|-------|---------|----|--------------------------|--------------|------------|---------------|
| | | | | Hors UE | UE | | | | |
| Waste oils | Sludge | 15 | 60 % | | | SERMAP-SERV-MARITIME... | 3 | | |
| Waste oils | Bilge water | 3 | 30 % | | | | 0 | | |
| Waste oils | Other - Used engine oil | 0.75 | 38 % | | | TRAIT POMPAGE ASSAINI... | 1 | | |
| Garbage | Food waste | 0.5 | 25 % | | | PORNET SARL | 1 | | |
| Garbage | Plastic | 3 | 60 % | | | ORTEC INDUSTRIE | 2 | | |
| Garbage | Other - Glass | 0.5 | 25 % | | | SILJM ENVIRONNEMENT | 1 | | |
| Sewage | Sewage | 5 | 50 % | | | | 0 | | |

Aller à la page : 7 résultats

Contrôles renforcés

Si la Capitainerie a des doutes sur la véracité de la déclaration, il est fait appel au Centre de Sécurité des Navires :

Code des Transports, *article L.5334-8*, « les officiers de port font procéder au contrôle des conditions de stockage à bord par l'autorité maritime compétente lorsqu'ils constatent ou sont informés de l'inobservation par un capitaine de navire de ses obligations en matière de dépôt des déchets d'exploitation et résidus de cargaison.

Les frais d'immobilisation du navire résultant de ce contrôle sont à la charge du propriétaire, de l'armateur ou de l'exploitant. »

5.2 Procédures suite à mise en demeure de déposer les déchets

Lorsque le navire est mis en demeure de déposer ses déchets, l'autorisation d'appareillage est soumise au dépôt effectif des déchets.

La mise en demeure ne sera levée qu'après transmission de l'attestation de dépôt et contrôle des attestations par la Capitainerie.

Après acceptation il sera procédé à la levée de la mise en demeure dans le progiciel Neptune Port.

Les frais générés par la retenue du navire sont de la responsabilité du capitaine et ne pourront être imputés au GPMM.

5.3 Procédures spécifiques aux ports de plaisance et de pêche

Les ports de plaisance et de pêche, inclus dans la circonscription du Grand Port Maritime de Marseille, ont leur propre organisation en matière de gestion des modalités de collecte des déchets.

Ils n'entrent pas dans le cadre du système de déclaration et de demande de réception des déchets énoncés dans le paragraphe précédent et mis en œuvre sur les autres bassins.

Toutefois, conformément à la Directive 2000/59/CE ces ports ont établi et mis en œuvre un plan de réception et de traitement des déchets approprié, après consultation des parties concernées, notamment les utilisateurs des ports ou leurs représentants.

Dans la plupart des cas, ces petits ports mettent à disposition, sur site, des collecteurs pour permettre aux plaisanciers de déposer leurs déchets. En ce qui concerne les ordures ménagères, les conteneurs sont relevés périodiquement par les services de la collectivité urbaine.

Des conteneurs spéciaux ou des bidons sont dédiés dans certains ports à la collecte des métaux ferreux, batteries ou huiles de vidange.

Ils sont relevés soit par les services communaux, soit par une société spécialisée à la demande du sociétaire.

Ces déchets sont soit regroupés en déchetterie, soit envoyés directement en centre de traitement agréé.

Voir annexe J page 61

6 – Obligations de dépôt - système de tarification

6.1 Grands principes du dépôt obligatoire

La Commission européenne précise que la seule exception au dépôt obligatoire doit être interprétée de manière restrictive. Ainsi, la capacité de stockage suffisante doit être évaluée pour chaque type de déchets.

Il en résulte que si le navire dispose d'une capacité globale de stockage, mais en est dépourvu pour un ou plusieurs types de déchets, il doit déposer ces déchets avant son départ.

Nota : *Les déchets concernés par le principe d'obligation générale de dépôt sont tous les déchets d'exploitation y compris les eaux usées.*

Par contre, les résidus de cargaison ne relèvent pas de l'obligation générale de dépôt, mais doivent être déposés dans des installations de réception portuaires en conformité avec les dispositions de MARPOL 73/78, quand cela est nécessaire pour se conformer aux exigences de nettoyage des cuves.

6.2 Obligations de dépôt auprès des prestataires agréés du GPMM

6.2.1 Obligation de dépôt des navires en stationnement prolongé

Les navires à passagers qui sollicitent une autorisation de stationnement prolongé au port de Marseille-Fos sont tenus de faire appel aux prestataires agréés du GPMM afin d'assurer l'enlèvement régulier de leurs effluents et poubelles durant leur séjour.

A cet effet, les dispositions de collecte qui seront mises en œuvre permettront de ne pas dépasser le seuil de 75 % de remplissage de leurs capacités de stockage.

Lors de contrôles, ces navires sont tenus de mettre à disposition de la capitainerie les attestations de dépôts effectués pendant leur séjour.

A l'appareillage du port de Marseille-Fos, les obligations de dépôt des déchets sont conformes aux exigences du port décrites dans le paragraphe suivant :

6.2.2 Obligation de dépôt en fonction de seuils au départ du GPMM

Vu :

- La communication de la Commission européenne sur les « Orientations pour l'interprétation de la Directive sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison » (avril 2016) ;
- La réglementation spécifique à la Zone Spéciale de la mer Méditerranée précisée dans la Convention MARPOL ;
- Les recommandations édictées par l'EMSA
 - ✓ 2016 : «Draft guidelines for the implementation of directive 2000/59/EC on Port Reception Facilities» ;
 - ✓ Novembre 2016 : « Technical recommendations on the implementation of directive 2000/59/EC on Port Reception Facilities - Version 1 »
- L'expérience des dix dernières années et les échanges avec les armements ;

Le GPMM met en œuvre des **seuils limites au-delà desquels tout navire**, y compris ceux disposant d'un certificat de dépôt ou d'un contrat de dépôt, au départ du port de Marseille-Fos **sera dans l'obligation de déposer ses déchets d'exploitation**.

| Conditions <u>d'obligation de dépôt</u> au départ du port de Marseille-Fos | | |
|---|--|--|
| | déchets d'exploitation MARPOL V (solides) | déchets d'exploitation MARPOL I IV (liquides) |
| Navire à destination d'un port européen | Taux de remplissage \geq 50% | Taux de remplissage \geq 50% |
| Navire à destination d'une autre zone ou destination inconnue | Taux de remplissage \geq 35% | Taux de remplissage \geq 35% |

Voir annexe A pages 45-46

6.3 Champ et principe d'application de la redevance déchets

Conformément aux dispositions du Code des Transports, les navires de commerce sont assujettis au paiement d'une redevance au titre des prestations de réception et de traitement des déchets d'exploitation lorsque celles-ci sont réalisées par le port.

- Attendu que le GPMM n'intervient pas en tant qu'acteur dans la prestation de collecte et de traitement des déchets, **il n'est pas exigé de redevance au titre des prestations de réception et de traitement des déchets sur tous les navires** en escale au port de Marseille-Fos ;

Cependant, le GPMM assure la mise en œuvre des systèmes informatiques destinés à recueillir les informations relatives aux déchets des navires dans son rôle régalien et dans son rôle de facilitateur des opérations portuaires, grâce à son progiciel de déclaration et de mise en relation des représentants des navires et des prestataires agréés.

La Capitainerie assure également le contrôle de la bonne application de la réglementation, tant auprès des navires en escale, qu'auprès des prestataires auxquels le GPMM a accordé un agrément (contrôle des procédures et des installations par des officiers de port).

- De ce fait, **il est perçu**, conformément au troisième alinéa de l'article R 5321-38 du Code des Transports, **dans les cas où le navire en escale ne dépose pas ses déchets** d'exploitation auprès des prestataires agréés, **une somme correspondant à 30% du cout estimé** par le GPMM pour la réception et le traitement des déchets.

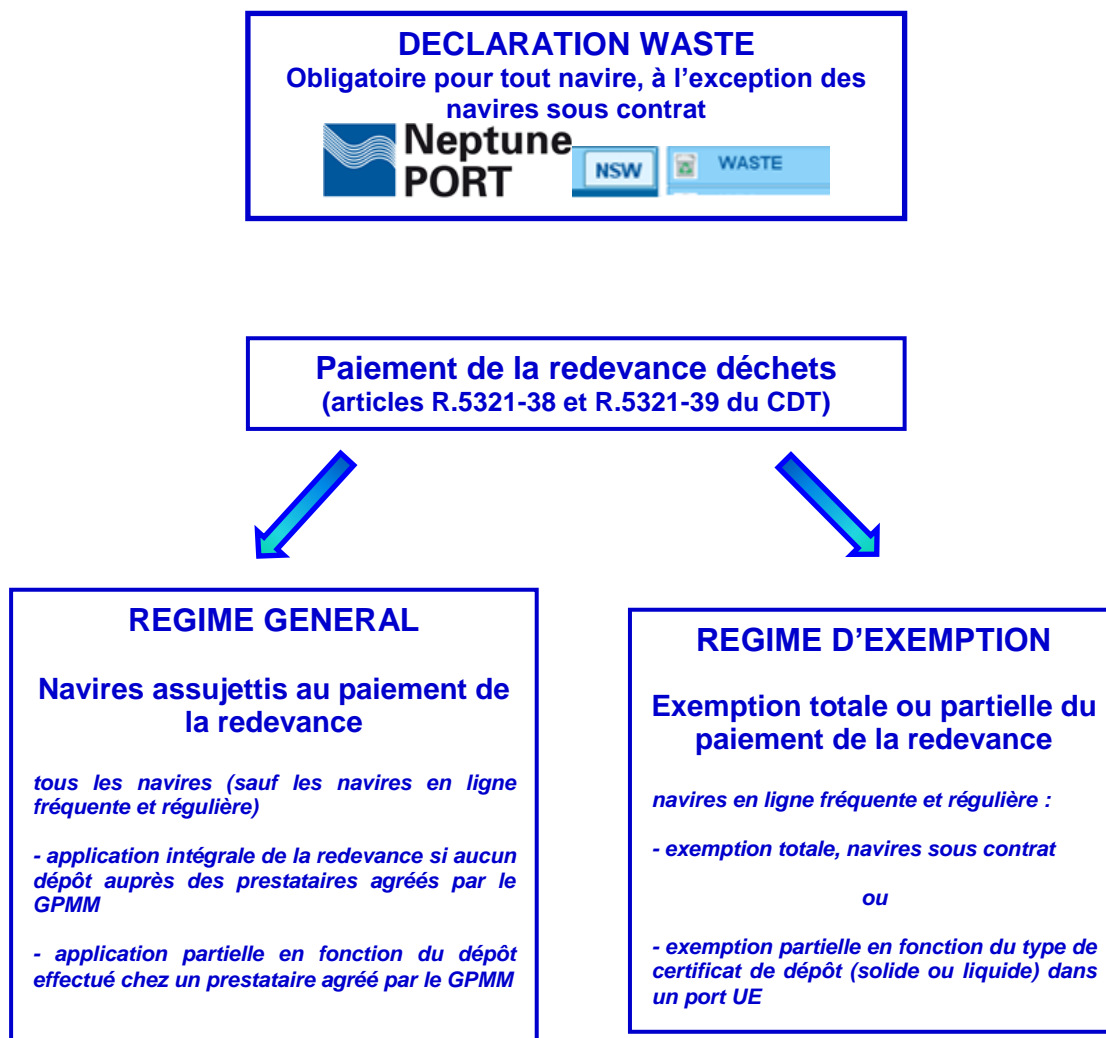
Cette somme, nommée **redevance déchets**, est à la charge de l'armateur. **Elle est applicable** pour tout navire **qui ne décharge pas ses déchets et qui ne peut prétendre à un régime d'exemption**.

La redevance déchets est calculée, soit sur le volume taxable du navire, soit sur une base forfaitaire. Elle est acquittée à la sortie.

Perçue par l'administration des douanes au titre des droits de ports, elle est affectée conformément aux articles R. 5321-16 et R. 5321-38 du Code des Transports.

Nota : *Le système de tarification ne s'appliquant qu'aux navires de plus de 20 mètres. Les embarcations touchant les ports de plaisance et de pêche situés dans les limites administratives du GPMM ne sont pas assujetties à cette redevance.*

Principe d'application de la redevance déchets



6.4 Calcul et conditions d'application de la redevance déchets

Afin de rester au plus près de l'estimation des coûts relatifs aux deux grands modes de collecte (déchets solides et déchets liquides), le GPMM fait le choix de décomposer la redevance en **deux taxes** distinctes.

La redevance déchets applicable aux navires est la somme des taxes :

- « **solides** » (somme forfaitaire) calculée sur la moyenne des prestations de collecte des déchets d'exploitation relevant de MARPOL V ;
- « **liquides** » (fonction du volume taxable, **coefficient unique quel que soit le type de navire**, encadrée par une fourchette), le taux est calculé sur une prestation moyenne d'enlèvement de déchets d'exploitation relevant de MARPOL I ;

Conditions d'application et tarifs de la redevance déchets

| redevance déchets | Condition | Taxe applicable | tarif |
|----------------------|---|--|--|
| = Taxe solides | Non dépôt de déchets d'exploitation solides MARPOL V | Taxe solides somme forfaitaire | 185 € |
| + Taxe liquides | Non dépôt de déchets d'exploitation liquides MARPOL I | Taxe liquides fonction du volume taxable | 0,0099 /m ³ seuil minimum 64 € plafonné à 675 € |

Le montant de la taxe liquide est limité par un minimum de perception fixé à 64 € (article R. 5321-51 du Code des transports) et ne peut excéder un plafond de 675 €.

Schémas global tarification en annexe B pages 47 - 48

6.5 Conditions d'exonération des taxes « solides » et « liquides »

L'exonération de la redevance pour les navires effectuant des escales fréquentes et régulières, est effectuée sur déclaration de la possession d'un justificatif de dépôt effectif des déchets :

- **Au titre d'un contrat** : la demande de validation du contrat d'un navire peut être effectuée dans le progiciel Neptune Port par l'agent maritime ou l'armateur. (Un contrat valide exempte le navire de l'obligation de déclaration et l'exonère de la redevance déchets.)
- **Au titre d'un certificat de dépôt dans un port de l'UE** : la demande d'exonération des taxes « solides » et/ou « liquides » pour les navires titulaires d'un certificat de dépôt solide et/ou liquide en cours de validité, conformément au présent plan, s'effectue dans l'onglet WASTE du volet NSW de Neptune.

La validation de ces demandes par la capitainerie sera faite au vu des documents et attestations tels que décrits au chapitre 6.5 du présent plan.

6.5.1. Navires qui font procéder à la collecte de leurs déchets auprès des prestataires agréés

Les navires qui font procéder à la collecte de leurs déchets d'exploitation auprès des prestataires agréés par le GPMM, sur présentation de l'attestation de dépôt fournie par le prestataire bénéficient :

- d'une exonération du montant de la taxe solide, si dépôt solide,
- d'une exonération du montant de la taxe liquide, si dépôt liquide,

6.5.2. Navires en escales fréquentes et régulière

a) Navires titulaires d'un contrat de dépôt en vigueur au moment de l'escale :

En application de l'article R.5321-39 du Code des Transports, les navires effectuant des **escales fréquentes et régulières, selon un itinéraire et un horaire fixés à l'avance**, qui peuvent justifier qu'ils sont titulaires d'un **contrat de dépôt** des déchets d'exploitation, validé par l'Autorité Portuaire (et du paiement de la redevance y afférant), passé dans un port d'un Etat membre et situé sur l'itinéraire effectif du navire, **bénéficient** d'une exonération des taxes selon les critères ci-dessous :

Validité du contrat de dépôt : *(navires conformes à l'article R.5321-39 du Code des Transports)*

- Il doit être établi dans un port de la communauté européenne et être en vigueur le jour de l'escale ;
- Il doit couvrir l'ensemble des déchets d'exploitation (solides et liquides) susceptibles d'être produits par le navire au cours de ses rotations.
- Dans le cas où le navire fait appel à plusieurs prestataires spécialisés dans un domaine bien précis, l'exonération ne peut être effective que sur présentation de tous les contrats garantissant que l'ensemble des déchets d'exploitation, solides et liquides, sont couverts

Le contrat de dépôt **exempte le navire de l'obligation de déclaration WASTE** dans l'application Neptune.

Le contrat de dépôt **n'exempte pas le navire de contrôles aléatoires** des documents relatifs à la tenue de ses déchets d'exploitation.

Le contrat de dépôt **ne dispense pas le navire du respect des seuils définis** au départ du port de Marseille-Fos. En particulier, le contrat n'exempte pas le navire de la mise en demeure de déposer ses déchets d'exploitation s'il est avéré qu'il a atteint les seuils limites avant son appareillage.

Voir Annexe G : Contrat type GPMM page 56

b) Navires titulaires d'un certificat de dépôt n'excédant pas 14 jours :

En application de l'article R.5321-39 du Code des Transports, les navires effectuant des **escales fréquentes et régulières, selon un itinéraire et un horaire fixés à l'avance**, qui peuvent justifier qu'ils sont titulaires d'un **certificat de dépôt** des déchets d'exploitation dans un port d'un Etat membre de la Communauté européenne situé sur l'itinéraire effectif du navire, **bénéficient** de l'exonération des taxes selon :

Validité du certificat de dépôt : *(navires conformes à l'article R.5321-39 du Code des Transports)*

- Il doit être produit ou validé par l'Autorité Portuaire lors du dépôt dans les installations de réception de ce port de l'Union Européenne ;
- La validité des certificats de dépôt expire 14 jours après la date d'émission ;
- Un certificat de dépôt de déchets solides exonère du paiement de la taxe solides ;
- Un certificat de dépôt de déchets liquides exonère du paiement de la taxe liquides ;
- Un certificat de dépôt de déchets solides et liquides exonère du paiement des taxes solides et liquides.

Le certificat de dépôt **n'exempte pas le navire de l'obligation de déclaration WASTE** dans l'application Neptune.

Le certificat de dépôt **n'exempte pas le navire de contrôles aléatoires** des documents relatifs à la tenue de ses déchets d'exploitation.

Le certificat de dépôt **ne dispense pas le navire du respect des seuils définis** au départ du port de Marseille-Fos. En particulier, le certificat n'exempte pas le navire de la mise en demeure de déposer ses déchets d'exploitation s'il est avéré qu'il a atteint les seuils limites avant son appareillage.

6.5.3. Navires de lignes assurant des services réguliers

Les navires des lignes maritimes assurant des services réguliers publiés incluant des ports européens dans leur rotation bénéficient des dispositions applicables aux navires en escales fréquentes et régulières.

Le navire doit respecter les seuils définis au départ du port de Marseille-Fos. En particulier, le navire n'est pas exempté d'une mise en demeure de déposer ses déchets d'exploitation s'il est avéré qu'il a atteint les seuils limites avant son appareillage

Exemples de calcul de la redevance en Annexe C page 49

6.6. Réclamations

Toute réclamation relative au calcul et conditions d'application de la redevance déchets doit être adressée à l'Activité Matières Dangereuses/Environnement :

waste@marseille-port.fr

Pour être prise en considération, cette demande doit être justifiée et présentée dans les huit jours suivant le départ du navire.

7 – Procédure de signalement des insuffisances constatées

Les notifications d'insuffisance constatées dans les installations de réception des déchets d'exploitation et résidus de cargaison s'établissent sur les formulaires de notification d'insuffisance de l'OMI.

Voir Annexe I page 58

Elles peuvent être constatées par le navire utilisateur, le prestataire de service ou la capitainerie.

Les formulaires sont disponibles sur le site internet du port ou auprès de la capitainerie au bureau de l'Activité Matières Dangereuses Environnement.

Le cas échéant, le formulaire est adressé à l'agent consignataire au départ du navire.

Les notifications sont ensuite transmises à la capitainerie, au bureau de l'Activité Matières Dangereuses Environnement, où elles feront l'objet d'une étude de cas avec la mise en place d'une action corrective si nécessaire, voire une modification des procédures. Les actions correctives étant engagées dans les meilleurs délais.

8 – Procédure de consultation permanente

Conformément aux dispositions du plan, la capitainerie :

- Centralise les notifications d'insuffisance concernant les installations de réception
- Traite les non conformités avec les utilisateurs contractants et les exploitants de terminaux en proposant au besoin les modifications nécessaires à la gestion des déchets des navires.

Les agents maritimes représentant les navires à l'origine des fiches d'insuffisance transmettront les réponses de l'Autorité Portuaire aux problèmes soulevés.

Téléchargement sur le site internet du GPMM :

- plan de réception et de traitement des déchets
- fiches OMI :
 - ✓ Modèle de reçu de livraison de déchets OMI
 - ✓ Modèle de formulaire de notification d'inadéquation OMI

Une réunion de concertation par an est envisagée, pour faire un point sur les adaptations du plan aux dispositions légales ou réglementaires intervenues durant la période et les améliorations à apporter que ce soit dans les procédures ou les installations.

Sont associés à cette réunion :

- l'Exploitant,
- l'Autorité Portuaire,
- la Capitainerie,
- les représentants des usagers de la concession,
- les prestataires autorisés et étant intervenus.

La procédure de consultation des usagers et des prestataires pourra également avoir lieu par le biais de questionnaires.

9 – Personnes chargées de la mise en œuvre et du suivi

La mise en œuvre du plan est confiée à la Capitainerie.

L'activité Matières Dangereuses/Environnement est compétente pour le contrôle et le traitement des informations relatives aux déchets d'exploitation et résidus de cargaison des navires.

Responsable Activité Matières Dangereuses/Environnement :

Philippe Riou

04 42 48 66 94

philippe.riou@marseille-port.fr

Pour toute correspondance concernant les déchets :

waste@marseille-port.fr

04 42 48 66 95

La personne en charge de la réalisation du plan et de son actualisation est le
Chef de mission Etudes Projets :

Florence Perouas

Département capitainerie Ouest

04 42 40 60 36 – 06 71 19 72 32

florence.perouas@marseille-port.fr

10 – Historique et mise en œuvre du plan

| Date de modification | Objet | Emetteur | Validation Préfecture |
|----------------------|---|-----------------------|-----------------------|
| | Plan de réception et traitement des déchets | Capitainerie M.E. | 01/07/05 |
| 12/11/04 | Evolution réglementaire | S.E. | |
| 09/05/05 | Evolution réglementaire | S.E. | |
| 15/01/08 | Révision triennale | Capitainerie S.A.D.D. | 30/04/08 |
| 15/01/12 | Révision triennale | DCSS Capitainerie | 04/01/2013 |
| 27/10/2017 | Révision plan et refonte tarifation | DCSS Capitainerie | |

Evolution de l'organisation du suivi des déchets au sein du GPMM et bilan :

Une cellule dédiée au contrôle et suivi de l'application du plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison pour l'ensemble des bassins Est et Ouest du Grand Port Maritime de Marseille a été mise en œuvre au sein de la Capitainerie début 2016.

Cette cellule a pour mission :

- le contrôle des déclarations navires et le suivi des dépôts conformément aux seuils définis par le plan. Pour cette mission, le nouveau logiciel nautique NEPTUNE a permis d'améliorer la partie déclarative et le suivi de la collecte des déchets des navires.
- le contrôle des prestataires agréés par le GPMM et le suivi de la traçabilité des différents déchets déposés par les navires auprès des collecteurs déchets. Tenue de registre des comptes rendus de visites et des contrôles des prestataires.
- le suivi des évolutions réglementaires
- l'établissement de statistiques
- le suivi et l'aide à l'établissement des plans de gestion des déchets des ports de plaisance, de pêche et des associations nautiques compris dans les limites administratives du GPMM.

A ce jour, il n'a pas été déclaré de notifications d'insuffisances par des navires ou des armateurs. Il est à noter que depuis 2013 aucun navire n'a fait l'objet d'une poursuite judiciaire pour pollution au départ du GPMM.

Deux réunions de concertation avec les usagers du port et représentants des prestataires déchets ont été organisées afin de présentation du projet de plan 2018-2021. Les modifications prenant en compte les diverses remarques et propositions ont été effectuées avant l'approbation de sa nouvelle rédaction par le Directoire du Grand Port Maritime de Marseille.

Le plan est ensuite soumis à validation du préfet du département.

Il est révisé à chaque modification notable, notamment en période de renouvellement des agréments ou en cas d'évolution de la réglementation.

Nota : Ce plan fera l'objet d'un bilan au bout d'un an après sa mise en application pour identifier les conséquences sur les collectes et les taxes perçues. Il pourra alors être effectué un ajustement.

11 – Annexes

- **Annexe A** : conditions d'obligation de dépôt au départ du port de Marseille-Fos pour tout navire, y compris les navires sous contrat
- **Annexe B** : schémas global tarification
- **Annexe C** : Exemples de calcul de la redevance
- **Annexe D** : liste des prestataires agréés + moyens de collecte
- **Annexe E** : moyens des prestataires
- **Annexe F** : modèle déclaration déchets (écran NSW)
- **Annexe G** : contrat type GPMM
- **Annexe H** : modèle de reçu de dépôt de déchets OMI
- **Annexe I** : modèle de formulaire de notification d'inadéquation OMI
- **Annexe J** : Inventaire des moyens de collecte mis à disposition dans les ports de plaisance et de pêche situés dans la circonscription portuaire du GPMM



Quels sont les origines et les impacts des déchets en mer ?

Des quantités croissantes de déchets finissent dans les océans et les mers, contaminant les écosystèmes, tuant des espèces marines et mettant la santé humaine en danger. La solution réside dans la prévention des déchets et dans une meilleure gestion des déchets sur terre.



Les déchets se déversent dans la mer via les rivières et les égouts ou portés par le vent. Les déchets provenant des bateaux s'accumulent également dans les mers et les océans.



D'immenses nappes de déchets et fragments de matière plastique sont véhiculés ensemble par les courants océaniques. Les déchets s'accumulent aussi dans les fonds marins et sur les plages.



Environ 10 % des déchets en mer sont des équipements de pêche abandonnés, qui tuent ou blessent les espèces marines.



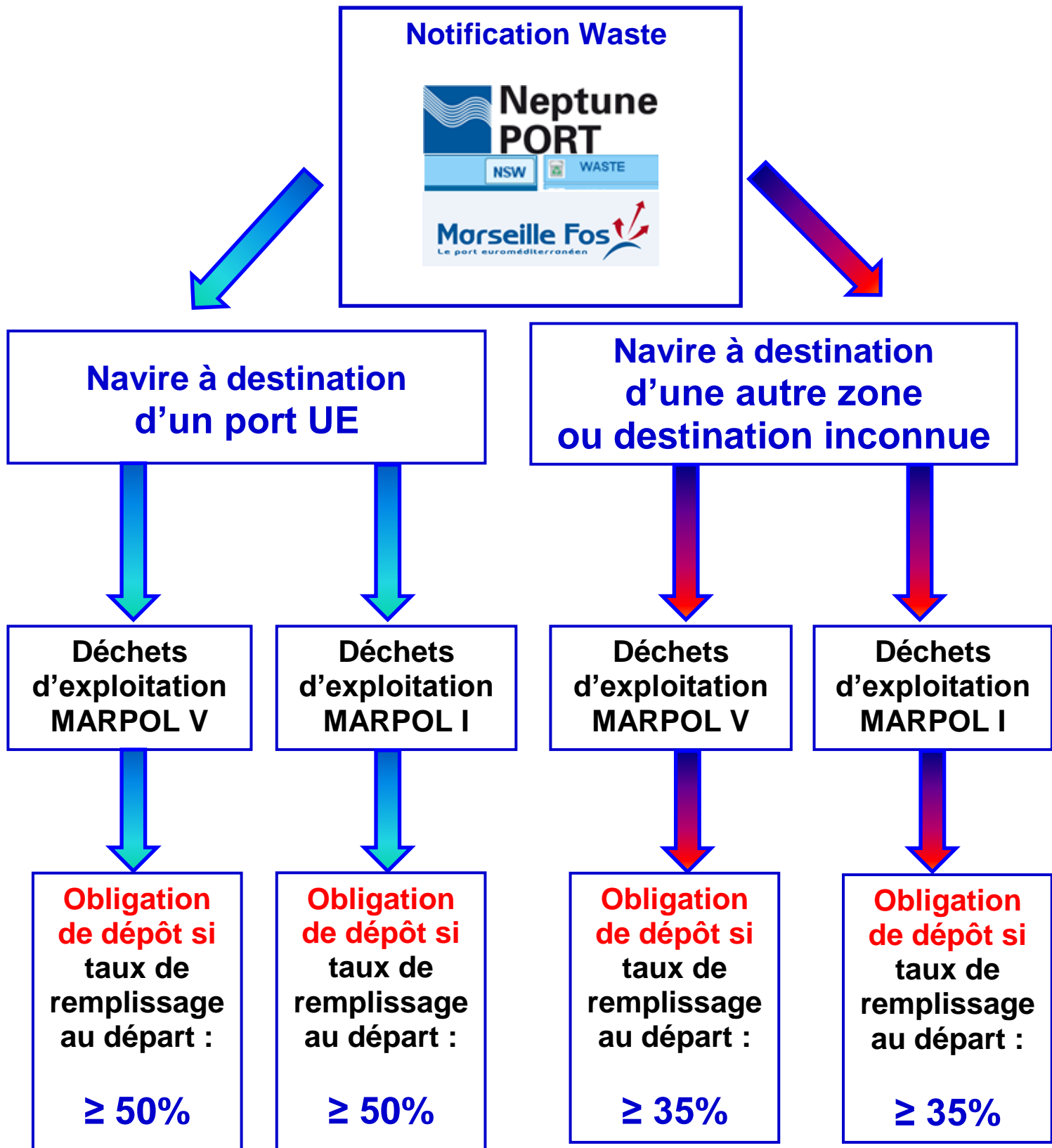
De nombreux déchets en plastique se désagrègent en particules si petites qu'il arrive que celles-ci se retrouvent dans la chaîne alimentaire.



Environ 36 % des oiseaux marins et de nombreuses espèces de poissons dans le monde ingèrent des déchets plastiques en mer.

Pour en savoir plus : eea.europa.eu/themes/coast_sea/marine-litterwatch
unep.org/regionalseas/marinelitter

ANNEXE A – Conditions d'obligation de dépôt au départ du port de Marseille-Fos pour tout navire, y compris les navires sous contrat



ANNEXE A GPMM PRF – Delivery requirements for ships leaving port of Marseille-Fos including waste contract ships



**Intended/next port of delivery :
EU Member State**

**Intended/next port of delivery :
non EU Member State
or unknown**

**Ship generated
waste
MARPOL V**

**Ship generated
waste
MARPOL I-IV**

**Ship generated
waste
MARPOL V**

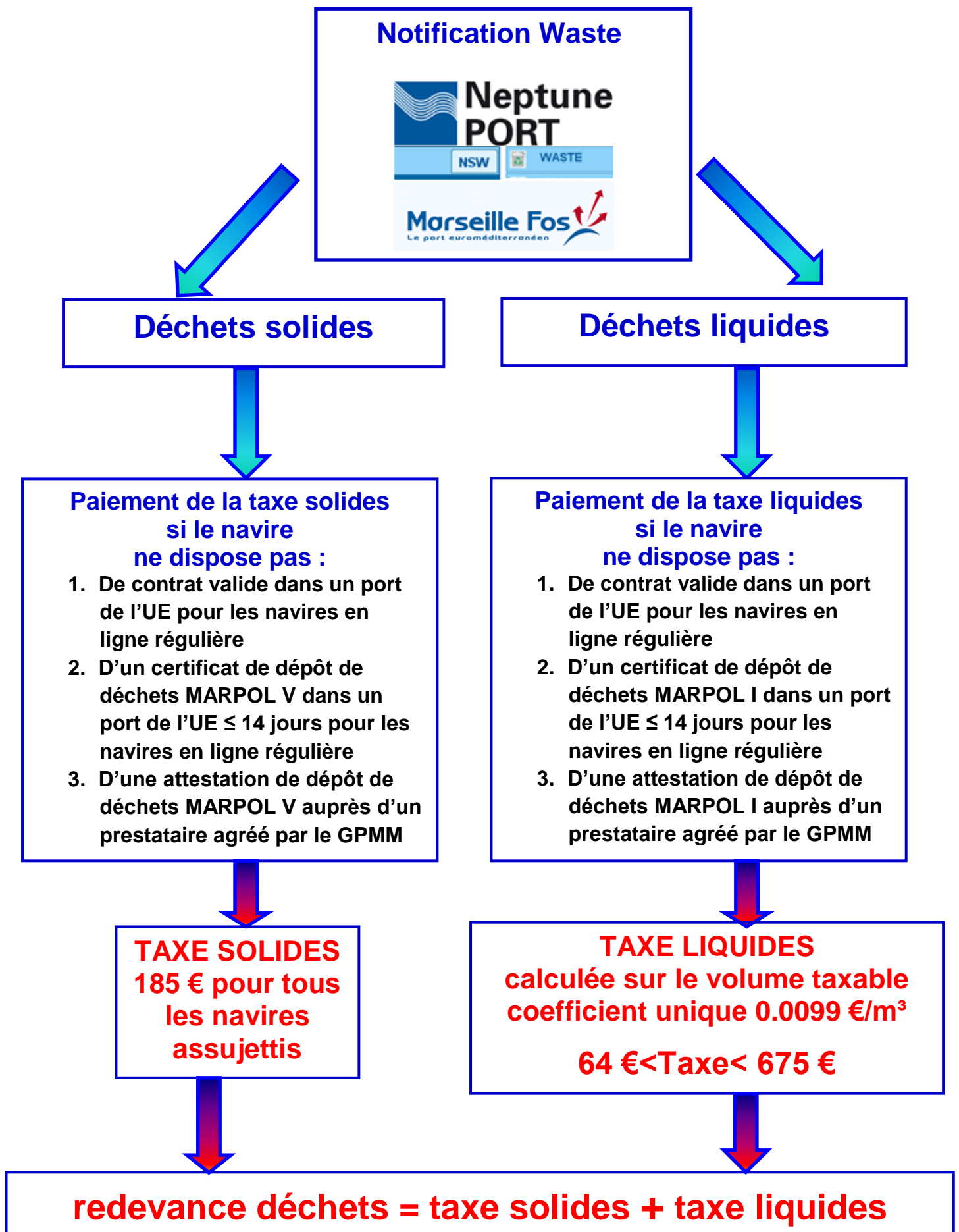
**Ship generated
waste
MARPOL I-IV**

**Mandatory
delivery if
Used Waste
Capacity
when leaving
GPMM
≥ 50%**

**Mandatory
delivery if
Used Waste
Capacity
when leaving
GPMM
≥ 50%**

**Mandatory
delivery if
Used Waste
Capacity
when leaving
GPMM
≥ 35%**

**Mandatory
delivery if:
Used Waste
Capacity
when leaving
GPMM
≥ 35%**



ANNEXE B GPMM PRF – Waste fee system

Advanced waste
notification



**MARPOL Annex V
garbage**

**MARPOL Annex I
oily waste**

**Mandatory garbage fee
if the ship has no :**

1. Evidence of scheduled trade and valid active contract in a EU port
2. Evidence of scheduled trade and MARPOL V delivery receipt in a EU port ≤ 14 days
3. MARPOL V delivery receipt made by a GPMM approved waste operator.

**Mandatory garbage fee
if the ship has no :**

1. Evidence of scheduled trade and valid active contract in a EU port
2. Evidence of scheduled trade and MARPOL I delivery receipt in a EU port ≤ 14 days
3. MARPOL I delivery receipt made by a GPMM approved waste operator.

**GARBAGE FEE :
185 €**

**OILY WASTE FEE :
0.0099 €/m³**

64 € < FEE < 675 €

Global Waste Fee = Garbage Fee + Oily Waste Fee

1. Exemple de la redevance pour un navire de Volume Taxable = 225 310 m³ qui

- a. ne dépose aucun déchet et
- b. ne fait l'objet d'aucune exemption (pas de contrats, pas de certificats)

Taxe solides applicable = 185 €

Taxe liquides applicable = 675 € (225 310 x 0,0099 = 2 230,57 € ; montant plafonné à 675 €)

→ **Redevance déchets = 860 €**

2. Exemple de la redevance pour un navire de Volume Taxable = 69 365 m³ qui

- a. possède un certificat de dépôt solides dans un port de l'UE,
- b. n'effectue pas de dépôt liquides :

Taxe solides applicable = 0 €

Taxe liquides applicable = 675 € (69 365 x 0,0099 = 686,71 € ; montant plafonné à 675 €)

→ **Redevance déchets = 675 €**

3. Exemple de la redevance pour un navire de Volume Taxable = 119 700 m³ qui

- a. présente une attestation de dépôt liquides auprès d'un prestataire agréé du GPMM
- b. et ne dépose aucun déchet solide :

Taxe solides applicable = 185 €

Taxe liquides applicable = 0 €

→ **Redevance déchets = 185 €**

4. Exemple de la redevance pour un navire de Volume Taxable = 4 414 m³ qui

- a. ne dépose aucun déchet et
- b. ne fait l'objet d'aucune exemption :

Taxe solides applicable = 185 €

Taxe liquides applicable = 64 € (4 414 x 0,0099 = 43,69 € ; montant minimum fixé à 64 €)

→ **Redevance déchets = 249 €**

ANNEXE D – Liste des prestataires agréés

| ENTREPRISE | RESPONSABLE | ADRESSE | E.MAIL | TELEPHONE | FAX | DECHETS | | BASSINS | |
|-------------------------|---------------------|--|--|--|----------------|----------|---------|---------|-------|
| | | | | | | LIQUIDES | SOLIDES | EST | OUEST |
| ALPHACHIM | Alexandre GANAYE | 04 Rue Jacques de Vaucanson ZI ECOPLIS SUD 13500 MARTIGUES | contact@ganaye-environnement.com | 04.42.81.64.64 06.61.30.64.67 | 04.42.81.81.82 | | X | X | X |
| ORTEC | Thierry PERRIN | 145 rue du Guignonnet 13270 FOS SUR MER | thierry.perrin@ortec.fr oi.fos.mi@ortec.fr | 04.42.05.03.00 (24/24) | 04.42.05.17.61 | X | X | X | X |
| PORNET | Jean-Charles CARMES | Traverse Messagère CD 2 13400 AUBAGNE | pornet.sas@gmail.com | 06.19.40.41.58 06.11.83.80.80 04.91.51.59.96 | 04.91.51.65.01 | | X | X | |
| SERMAP | Nicolas GANAYE | 04 Rue Jacques de Vaucanson ZI ECOPLIS SUD 13500 MARTIGUES | contact@sermap-group.com | 04.42.81.64.64 06.61.30.64.67 | 04.42.81.81.82 | X | | X | X |
| SERMAP SHIPPING | Nicolas GANAYE | 04 Rue Jacques de Vaucanson ZI ECOPLIS SUD 13500 MARTIGUES | contact@ganaye-environnement.com | 04.42.81.64.64 06.61.30.64.67 | 04.42.81.81.82 | X | | X | X |
| SILIM | Michel QUILICHINI | 8 traverse de la Montre - CS 80148 13396 MARSEILLE Cedex 11 | audrey.karnovskis@eauxdemarseille.fr laurent.jouve@eauxdemarseille.fr | 06.18.66.23.36 04.91.03.45.14 04.91.03.47.71 | 04.91.00.68.52 | X | X | X | X |
| TPA (Groupe VEOLIA) | Christian EBEJER | BP 9 - Poste 145 - GPMM - 13467 MARSEILLE Cedex 16 | cebejer@sarpinindustries.fr | 04.91.03.17.15 06.11.35.28.31 | 04.91.69.93.18 | X | X | X | X |
| DEXTER OIL SAS | Gonzague de PERRIER | 15 rue Jean Jaurès 92800 PUTEAUX | gdeperier@dexteroil.com | 01.80.88.95.32 06.71.90.93.77 | 01.80.88.95.33 | X | | X | X |
| SUEZ RV Méditerranée | Xavier PRUD'HOMME | Av. Paul Brutus - Le Jas de Rhôdes, 13170 LES PENNES MIRABEAU 957 Avenue d'Avignon, 84140 AVIGNON | xavier.prudhomme@suez.com christophe.doliveira@suez.com | 04.91.03.40.11 06.37.22.30.21 06 40 52 99 18 | 04.91.03.40.15 | | X | X | X |
| ONYX (Groupe VEOLIA) | Christophe LAHOUE | 41 chemin Vicinal de la Millière CS 20108 13396 MARSEILLE Cedex 11 | mathias.save-de-beaurecueil@veolia-proprete.fr | 04 91 19 30 52 06 03 15 82 66 | 04 91 19 30 20 | | X | X | |

ANNEXE E – Moyens de collecte mis à disposition par les prestataires agréés

| ENTREPRISE | DECHETS SOLIDES | DECHETS LIQUIDES |
|--|--|--|
| ALPHACHIM | 1 camion plateau 1 camion porteur ADR EXIII 1 VL ADR EXII 6 conteneurs de 1000 l | |
| ONYX (VEOLIA PROPRETE) | Bennes (movi et multi) de 7 à 30 m ³ 1 camion broyeur 1 camion plateau 12 camions plateau grue | |
| ORTEC | Bennes (movi et multi) de 7 à 30 m ³ | 1 combiné hydro. Assainissement non ADR 12 combinés hydro. ADR 4 citernes aspiratrices ADR dont 1 ATEX 11 tracteurs |
| PORNET | 1 camion benne ordures ménagères 2 camions type Ampliroll de 3.5 t 3 camions type Ampliroll de 26 t bennes ouvertes ou fermées de 7 à 30 m ³ 4 chariots élévateurs 2 tractopelles 3 pelles mécaniques de tri 5 compacteurs monobloc Bacs de 650 à 1000 litres | |
| SERMAP | Ella des Slops Navire (Marpol V) Romy des Slops Navire (Marpol V) | Manon des Slops III barge (Marpol I et II) Fanny des Slops II barge 1200 m ³ (Marpol I et II) 6 tracteurs et 19 citernes de 25 m ³ (Marpol I, II et IV) 3 combinés hydrocureurs ADR 2 Hautes pressions autonomes 15 véhicules utilitaires |
| SERMAP SHIPPING | | Shana des Slops navire citerne 450 m ³ (Marpol I, II et IV) |
| SILIM | Bennes ouvertes de 7m ³ à 30 m ³ Bennes fermées de 18 m ³ Compacteurs monoblocs Divers conteneurs, bacs et caissons de 0,6 m ³ à 15 m ³ | Citernes de 23 m ³ |
| SITA (SUEZ ENVIRONNEMENT) | Camion type Ampliroll mono ou multi Camion benne ordures ménagère Bennes ouvertes ou fermées | |
| TPA (VEOLIA PROPRETE) | 1 déchetterie maritime mobile Bennes ouvertes ou fermées de 7 à 30 m ³ | Florejar navire citerne de 100m ³ (Marpol I) ou transport de camion-citerne (Marpol II et IV) 10 citernes routières de 25m ³ 5 tracteurs + bennes diverses |
| DEXTER OIL SAS | | Moyens de DELTA ROUTE (camions citernes spécialisés en transport de dangereux) |

ANNEXE E - Moyens Maritimes des prestataires



ELLA DES SLOPS



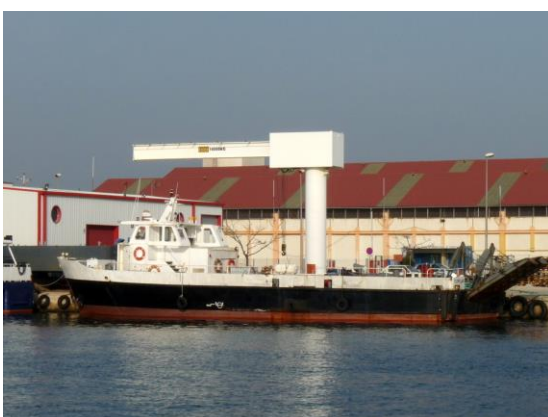
ROMY DES SLOPS



SHANA DES SLOPS



FANNY DES SLOPS



FLOREJAR

ANNEXE E – Exemples de moyens terrestres (liste non exhaustive)



Type multi chaines



Type ampliroll



Type benne Ordures ménagères



Type citerne pompe 10 m³



Camion broyeur



Camion plateau



Citerne aspiratrice



Camion combiné hydro - assainissement



Type benne movi



Type benne compacteur



Type benne multiservices

ANNEXE F – Exemple de déclaration déchets dans le NSW de Neptune

Ship Notifications **Voyage**

Identification

NORDIC COSMOS N°OMI : 9233765 DWT : 159999 Pavillon : MH L : 274.2 I : 48.04 TE Max : 17.03 TA Max : 0 Statut : VALIDÉ N° : 21601653 N°FAC : 361215
ShipCallID : FRMRS_9233765_353768 N° ATP :

ENTREE

| | | | |
|--|-------------------|----------------------------------|---|
| | CREW LIST (FAL 5) | <input checked="" type="radio"/> | ◀ |
| | PAX LIST (FAL 6) | <input type="radio"/> | ◀ |
| | CARGO DPG (FAL 7) | <input checked="" type="radio"/> | ◀ |
| | WASTE | <input checked="" type="radio"/> | ◀ |
| | ISPS | <input type="radio"/> | ◀ |
| | HEALTH | <input type="radio"/> | ◀ |



WASTE

Last port and date when ship generated waste was delivered

Liquid - Port* :

Liquid - Date* :

Solid - Port :

Solid - Date :

Do you confirm that the details in this form are accurate and correct? * : Yes No

Do you confirm that there is sufficient dedicated onboard capacity? * : Yes No

Are you delivering all, some or none of your waste into a port reception facility? * :

Provide the type and amount of waste and residues to be delivered and/or remaining on board, and percentage of maximum storage capacity. Delivering all waste, complete second column as appropriate. Delivering some or no waste, complete all columns.

Waste oils

| Waste type * | Description | Waste to be delivered (m3) * | Maximum dedicated storage capacity (m3) * | Amount of waste on board * | Port of delivery of remaining waste * | Estimated amount of waste to be generated (m3) * | Waste that has been delivered at the last port of delivery identified above (m3) * | Waste collector | Actions |
|--------------|-------------|------------------------------|---|----------------------------|---------------------------------------|--|--|----------------------------|-------------------------------------|
| Sludge | | 10 | 50 | 20 | <input type="text" value="FRLEH"/> | 1 | 0 | SERV-MARITIME PORTUAIRE | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Bilge water | | 8 | 10 | 5 | <input type="text" value="FRLEH"/> | 1 | 3 | TRAIT POMPAGE ASSAINISSE.. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| | | | | | <input type="text"/> | | | | <input checked="" type="checkbox"/> |

Garbage

| Waste type * | Description | Waste to be delivered (m3) * | Maximum dedicated storage capacity (m3) * | Amount of waste on board * | Port of delivery of remaining waste * | Estimated amount of waste to be generated (m3) * | Waste that has been delivered at the last port of delivery identified above (m3) * | Waste collector | Actions |
|--------------|-------------|------------------------------|---|----------------------------|---------------------------------------|--|--|---------------------|-------------------------------------|
| Food waste | | 1 | 5 | 10 | <input type="text" value="FRLEH"/> | 1 | 0 | PORNET SARL | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Plastic | | 2 | 2 | 1 | <input type="text" value="FRLEH"/> | 1 | 0 | SILIM ENVIRONNEMENT | <input checked="" type="checkbox"/> |

Sewage

| Waste type * | Description | Waste to be delivered (m3) * | Amount of waste on board | Maximum dedicated storage capacity (m3) | Port of delivery of remaining waste | Estimated amount of waste to be generated (m3) |
|--------------|-------------|------------------------------|--------------------------|---|-------------------------------------|--|
| | | | | | <input type="text"/> | |

Cargo associated waste

| Waste type * | Description | Waste to be delivered (m3) * | Amount of waste on board | Maximum dedicated storage capacity (m3) | Port of delivery of remaining waste | Estimated amount of waste to be generated (m3) |
|--------------|-------------|------------------------------|--------------------------|---|-------------------------------------|--|
| | | | | | | |



Date :

CONTRAT

*Pour la gestion des déchets d'exploitation des navires
relevant du statut de ligne fréquente et régulière en escale au GPMM*

En application de l'article R 5321-39 du code des transports et conformément au plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison en provenance des navires, sont exemptés du paiement de la redevance déchet, les navires effectuant des escales fréquentes et régulières, selon un itinéraire et un horaire fixé à l'avance, qui justifient d'un contrat de dépôt avec un prestataire agréé par le GPMM.

En foi de quoi il est établi que :

- **ARMATEUR/COMPAGNIE** : **Représenté par AGENT** :

Effectuant la ligne régulière :

*Conformément au Plan de réception
et de traitement des déchets des navires* Zone :

Fréquence (≤ 14 jours) : *Période :*

- **PRESTATAIRE AGREE GPMM** :

Certifie qu'un contrat de dépôt des déchets d'exploitation pour les navires désignés ci-après est mis en place pour l'année et qu'un minimum de dépôts/an pour escales/an sera réalisé.

| Navire | N° IMO | Déchets solides | | Déchets liquides | | Référence Autorité portuaire |
|--------|--------|-----------------|-----------|------------------|-----------|---------------------------------|
| | | Nb escales | Nb dépôts | Nb escales | Nb dépôts | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |

| | | |
|---|---|------------------------------------|
| Pour la Compagnie Le représentant : | Pour le Prestataire agréé Le représentant : | Pour l'Autorité Portuaire : |
| Date & Signature : | Date & Signature : | |
| Cachet : | Cachet : | Cachets : |

Grand Port Maritime de Marseille - Capitainerie des Bassins Ouest
Chemin de la Jetée - 13110 Port de Bouc
Tél. 04.42.40.60.05 - Fax 04.42.40.60.40

ANNEXE H – Modèle de reçu de livraison de déchets OMI

ANNEXE

MODÈLE DE REÇU DE LIVRAISON DE DÉCHETS

Le représentant désigné de l'installation de réception devrait fournir le présent formulaire au capitaine d'un navire qui vient de livrer des déchets.

Le présent formulaire doit être conservé à bord du navire avec le registre des hydrocarbures, le registre de la cargaison ou le registre des ordures, selon qu'il convient

1. RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'INSTALLATION DE RÉCEPTION ET LE PORT

| | |
|--|------|
| 1.1 Nom du lieu/terminal : | |
| 1.2 Responsable(s) de l'installation de réception : | |
| 1.3 Responsable(s) de l'installation de traitement (s'il ne s'agit pas de l'exploitant susmentionné) : | |
| 1.4 Date et heure d'évacuation des déchets du : | au : |

2. CARACTÉRISTIQUES DU NAVIRE

| | | | |
|----------------------|---|--|---|
| 2.1 Nom du navire : | | 2.5 Propriétaire ou exploitant : | |
| 2.2 Numéro OMI : | | 2.6 Numéro ou lettres distinctifs : | |
| 2.3 Jauge brute : | | 2.7 État du pavillon : | |
| 2.4 Type de navire : | <input type="checkbox"/> Pétrolier <input type="checkbox"/> Autre navire de charge | <input type="checkbox"/> Chimiquier <input type="checkbox"/> Navire à passagers | <input type="checkbox"/> Vraquier <input type="checkbox"/> Navire roulier <input type="checkbox"/> Porte-conteneurs <input type="checkbox"/> Autre type de navire (préciser) |

3. TYPE ET QUANTITÉ DE DÉCHETS REÇUS

| Dans le cadre de l'Annexe I de MARPOL (hydrocarbures) | Quantité (m ³) | Dans le cadre de l'Annexe V de MARPOL (ordures) | Quantité (m ³) |
|--|---|--|----------------------------|
| Eaux de cale polluées | | A. Matières plastiques | |
| Résidus d'hydrocarbures (boues) | | B. Déchets alimentaires | |
| Eaux de lavage des citernes polluées | | C. Déchets domestiques (Par exemple, papier, chiffons, verre, métaux, bouteilles, vaisselle, etc.) | |
| Eaux de ballast polluées | | D. Huile à friture | |
| Dépôts et boues provenant du nettoyage des citernes | | E. Cendres d'incinération | |
| Autres (veuillez préciser) | | F. Déchets d'exploitation | |
| Dans le cadre de l'Annexe II de MARPOL (substances liquides nocives) | Quantité (m ³)/Nom ¹ | G. Résidus de cargaison ² | |
| Substance de la catégorie X | | H. Carcasses d'animaux | |
| Substance de la catégorie Y | | I. Appareils de pêche | |
| Substance de la catégorie Z | | Dans le cadre de l'Annexe VI de MARPOL | Quantité (m ³) |
| AS - autres substances | | Substances qui appauvrissent la couche d'ozone et équipements contenant de telles substances | |
| Dans le cadre de l'Annexe IV de MARPOL (eaux usées) | Quantité (m ³) | Résidus de l'épuration des gaz d'échappement | |

Au nom de l'installation portuaire, je certifie que les déchets susmentionnés ont été livrés

Signature Nom complet et cachet de la société

¹ Indiquer la désignation officielle de transport de la substance liquide nocive en cause.
² Indiquer la désignation officielle de transport de la cargaison sèche.

APPENDICE 1

FORMULAIRE RÉVISÉ DE NOTIFICATION DE L'INADÉQUATION PRÉSUMÉE DES INSTALLATIONS DE RÉCEPTION PORTUAIRES¹

Le capitaine d'un navire qui a rencontré des difficultés pour évacuer des déchets dans des installations de réception devrait soumettre les renseignements indiqués ci-dessous, accompagnés de pièces justificatives, à l'Administration de l'État du pavillon et, si possible, aux autorités compétentes de l'État du port. L'État du pavillon en informera ensuite l'OMI et l'État du port, lequel devrait examiner le rapport et y répondre comme il convient en communiquant les résultats de son enquête à l'OMI et à l'État du pavillon dont émane le rapport.

1 RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE NAVIRE

- 1.1 Nom du navire : _____
- 1.2 Propriétaire ou exploitant : _____
- 1.3 Numéro ou lettres distinctifs : _____
- 1.4 Numéro OMI² : _____
- 1.5 Jauge brute : _____
- 1.6 Port d'immatriculation : _____
- 1.7 État du pavillon³ : _____
- 1.8 Type de navire :
- Pétrolier Chimiquier Vraquier
 Autre navire de charge Navire à passagers
 Autre type de navire (préciser) _____

2 RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE PORT

- 2.1 Pays : _____
- 2.2 Nom du port ou de la zone : _____
- 2.3 Nom du lieu ou du terminal : _____
(par exemple, poste à quai/terminal/jetée)
- 2.4 Nom de la société exploitant l'installation de réception (le cas échéant) : _____
- 2.5 Type d'opérations portuaires :
- Port de déchargement Port de chargement Chantier naval
 Autre (préciser) _____
- 2.6 Date d'arrivée : __/__/__ (jj/mm/aaaa)
- 2.7 Date de l'événement : __/__/__ (jj/mm/aaaa)
- 2.8 Date de départ : __/__/__ (jj/mm/aaaa)

¹ Le présent formulaire a été approuvé par le Comité de la protection du milieu marin à sa cinquante-troisième session, tenue en juillet 2005.

² Conformément au système de numéros OMI d'identification des navires, que l'Organisation a adopté par la résolution A.800(15) de l'Assemblée.

³ Nom de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon.

3 INADÉQUATION DES INSTALLATIONS

3.1 Type et quantité de déchets pour lesquels l'installation de réception portuaire était inadéquate et nature des problèmes rencontrés

| Type de déchets | Quantité à évacuer (m ³) | Quantité refusée (m ³) | Problèmes rencontrés Indiquer les problèmes rencontrés en utilisant une ou plusieurs des lettres suivantes, selon qu'il convient : A Aucune installation disponible B Retard anormal C L'utilisation de l'installation était techniquement impossible D Emplacement incommode E Le navire a dû changer de poste à quai, ce qui a entraîné un retard/des frais F Tarifs excessifs pour l'utilisation des installations G Autre (veuillez préciser au paragraphe 3.2) |
|--|--------------------------------------|------------------------------------|---|
| Dans le cadre de l'Annexe I de MARPOL | | | |
| Type de déchets d'hydrocarbures : | | | |
| Eaux de cale polluées | | | |
| Résidus d'hydrocarbures (boues) | | | |
| Eaux de lavage des citernes polluées (résidus) | | | |
| Eaux de ballast polluées | | | |
| Dépôts et boues provenant du nettoyage des citernes | | | |
| Autres (veuillez préciser) | | | |
| Dans le cadre de l'Annexe II de MARPOL | | | |
| Catégorie de mélange d'eau et de résidus de substances liquides nocives ⁴ à évacuer dans l'installation à la suite du lavage de citernes ayant contenu une substance de : | | | |
| la catégorie X | | | |
| la catégorie Y | | | |
| la catégorie Z | | | |
| Dans le cadre de l'Annexe IV de MARPOL | | | |
| Eaux usées | | | |
| Dans le cadre de l'Annexe V de MARPOL | | | |
| Type d'ordures : | | | |
| A. Matières plastiques | | | |
| B. Déchets alimentaires | | | |
| C. Déchets domestiques (par exemple, papier, chiffons, verre, métaux, bouteilles, vaisselle, etc.) | | | |
| D. Huile à friture | | | |
| E. Cendres d'incinération | | | |
| F. Déchets d'exploitation | | | |
| G. Résidus de cargaison | | | |
| H. Carcasses d'animaux | | | |
| I. Appareils de pêche | | | |
| Dans le cadre de l'Annexe VI de MARPOL | | | |
| Substances qui appauvrissent la couche d'ozone et équipements contenant de telles substances | | | |
| Résidus de l'épuration des gaz d'échappement | | | |

⁴ Indiquer au paragraphe 3.2 la désignation officielle de transport de la substance liquide nocive en cause et préciser si la substance est désignée comme se "solidifiant" ou "ayant une viscosité élevée", conformément aux paragraphes 15.1 et 17.1, respectivement, de la règle 1 de l'Annexe II de MARPOL.

3.2 Renseignements complémentaires sur les problèmes identifiés dans le tableau ci-dessus.

3.3 Avez-vous expliqué ou signalé ces problèmes à l'installation de réception portuaire ?

Oui Non

Si oui, à qui ? (veuillez préciser)

Si oui, quelles dispositions l'installation de réception portuaire a-t-elle prises pour résoudre ces problèmes ?

3.4 Avez-vous signalé au préalable (conformément aux exigences pertinentes du port) les besoins du navire en matière d'installations de réception ?

Oui Non Sans objet

Si oui, avez-vous reçu des renseignements sur la disponibilité d'installations de réception à votre arrivée ?

Oui Non

4 REMARQUES OU OBSERVATIONS COMPLÉMENTAIRES

Signature du capitaine

Date : __/__/__ (jj/mm/aaaa)

ANNEXE J – Inventaire des moyens de collecte dans les ports de plaisance et de pêche situés dans la circonscription portuaire du GPMM

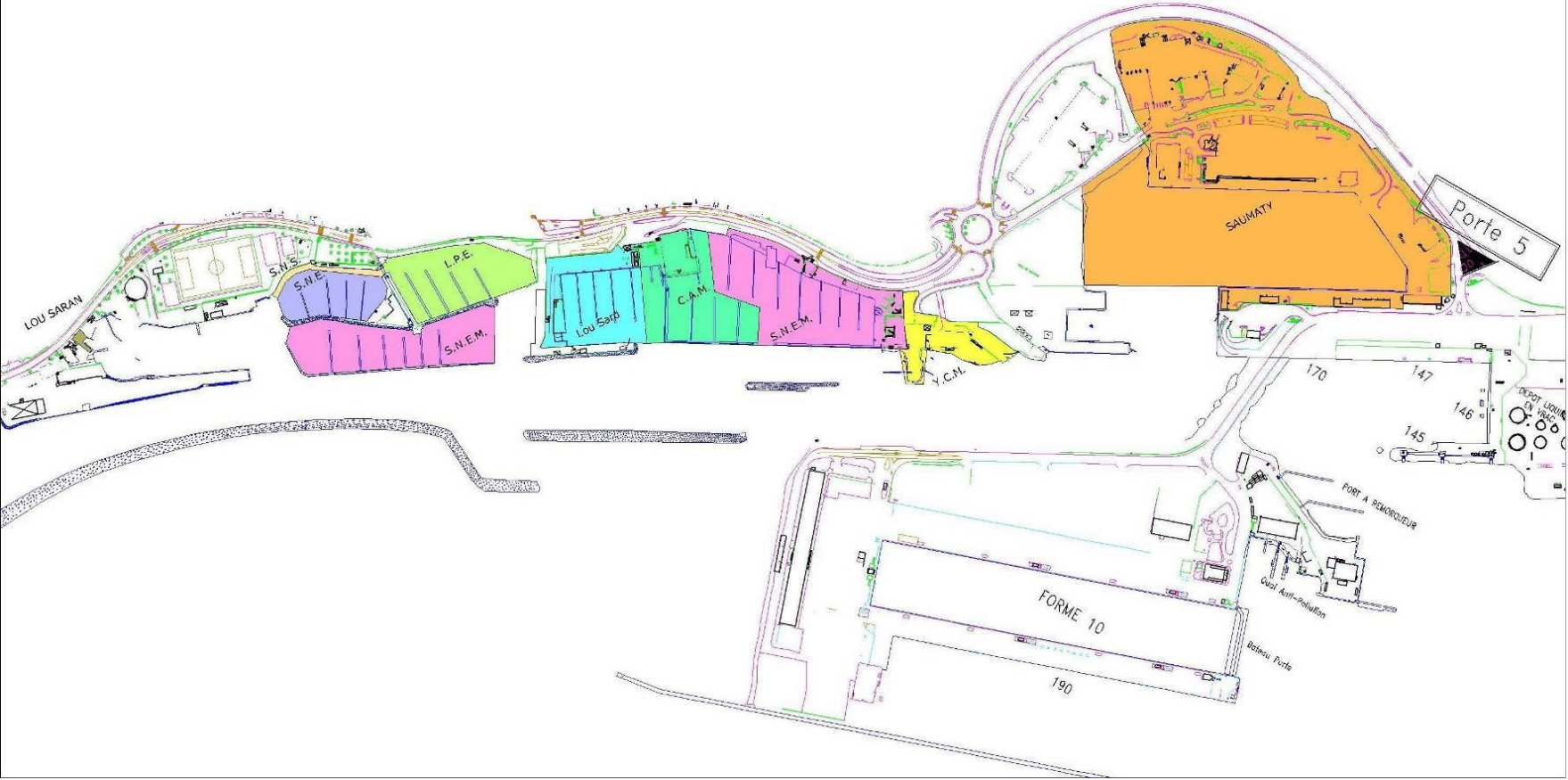
| NOM CLUB | BASSINS EST Modalités de collecte | | |
|---|---|---|--|
| | Moyens mis à disposition | Collecte des déchets | |
| | | Solides | Liquides |
| CERCLE DE L'AVIRON DE MARSEILLE | 8 conteneurs Bidons de 2 à 5 l (pour huiles de vidange) | Déchets ménagers : MPM. Déchets spéciaux : déchetterie d'Ensuès la Redonne | Huiles de vidange : déchetterie d'Ensuès (acheminée par le CAM) |
| LOU SARAN MARSEILLE | Chaque adhérent évacue ses déchets personnels | | |
| SOCIETE LOU SARD MARSEILLE | 2 conteneurs | Déchets ménagers, métaux ferreux, batteries | Effluent carénage, huiles vidanges, liquide refroidissement, eaux grises, noires, de cale. |
| LEI PESCADOU DE L'ESTACO MARSEILLE | 3 conteneurs | | |
| SOCIETE NAUTIQUE DE L'ESTAQUE PLAGE MARSEILLE | 1 conteneur | Déchets ménagers : MPM. Métaux ferreux, batteries, recyclages divers | Effluent carénage, huiles vidanges, liquide refroidissement, eaux grises, noires, de cale. |
| SOCIETE NAUTIQUE DE L'ESTAQUE MOUREPIANE MARSEILLE | 7 conteneurs + sacs + benne (aire technique) | Ordures ménagères, batteries, divers | Effluent carénage, huiles vidanges |
| SOCIETE NAUTIQUE DU STADE (SNS) MARSEILLE | 4 conteneurs | Ordures ménagères: MPM. Métaux ferreux, batteries : centre de recyclages | Eaux noires : à l'égout Liquide de refroidissement et vidange : centre de recyclage |
| YACHTING CLUB DE LA MEDITERANEE MARSEILLE | 1 conteneur | Déchets ménagers : MPM. Batteries : centre de recyclages | Huiles de vidanges : recyclage Pompe de cale : rejet à la mer |
| ASSOCIATION NAUTIQUE DE LA MARINE (panne des pilotes) MARSEILLE | 2 conteneurs | Déchets ménagers, métaux ferreux, batteries : CAM par convention | Huiles de vidanges, eaux de cale, noire et grises : prise en charge par le Pilotage |
| PORT DE PECHE DE SAUMATY Gestion « Métropole » MARSEILLE | 1 compacteur à déchets de 20 m3 1 benne à encombrants de 30 m3 1 benne à ordures de 14 m3 1 conteneur de tri sélectif spécial verre" aire de récupération des bidons 1 collecteur pour huiles usagée de 1500 l | Ordures ménagères Déchets organiques (activité pêche) Déchets spéciaux (métaux ferreux, batterie, sous-produits réparations et entretien navire, équipements de sécurité périmés,...) | Huiles usagées Eaux noires et grises, appel direct par pêcheur de sociétés agréées) |
| PORT SERVAUX MARSEILLE | 2 bacs pour déchets ménagers 1 conteneur pour matières solides DIB 1 bac pour matières solides polluées 1 collecte Véolia régulière pour fusées et fumigènes 1 conteneur à huile | -déchets ménagers et assimilés - D I B (Déchets Industriels Banaux) - matières solides polluées (chiffons, filtre à huiles, bidons, divers,...) - fusées, fumigènes | Huiles usagées |

| NOM CLUB | CONTACT | BASSINS OUEST Modalités de collecte | | |
|---|--|---|--|---|
| | | Moyens mis à disposition | collecte des déchets | |
| | | | Solides | Liquides |
| AMICALE DES PLAISANCIERS DU PHARE PORT ST LOUIS | M. JARD 04 42 55 40 86 | Tri sélectif : 3 conteneurs Bidons | ordures ménagères : services municipaux | huiles de vidange, de cales : déchetterie de PSRLR |
| SOCIETE NAUTIQUE DE PORT ST LOUIS | M. Christian CHEVALIER 06 12 32 76 18 | 2 conteneurs ordures ménagères ; Huiles, batteries pots de peinture | ordures ménagères : services municipaux vidange quotidienne déchets spéciaux : déchetterie | huiles de vidange : déchetterie de PSLR, eaux noires, grises : fosse septique |
| PORT DE PLAISANCE PORT ST LOUIS DU RHONE | 04 42 86 39 11 s.kiramarios@portsaintlouis.fr | Une déchetterie, fermée avec ouverture par le bureau de port selon des horaires affichés. 4 corbeilles à papier sur le quai | | |
| PLAISANCIERS PLAGE NORD | M. BOUCHAUD 06.11.51.02.35 | conteneurs municipaux pour OM bidons pour huiles de vidange et batteries | ordures ménagères enlevées par services municipaux | huiles vidange, eaux grasses de fond de cale transportées en bidons étanches en déchetterie municipale |
| PORT NAPOLEON | M. BERINGS 04.42.86.06.63 | 12 bacs de 750 litres Déchets recyclables conditionnés en sac jaunes 1 conteneur 6 m3 pour le verre 1 bac à batteries 1 bac à filtres à huile 1 benne 20 m3 à cartons 1 benne 20 m3 à plastiques 1 benne 30 m3 à DIB 1 benne 8 m3 pour pots de peinture 1 bac DID 1 réceptacle à piles usagées | Marché avec société DATRANS | Huiles : SOCODELI |
| PORT A SEC DE PORT SAINT LOUIS DU RHONE | M. Ph. FROMENT 04 42 11 00 55 info@navyservice.com | 1 conteneur pour OM 1 conteneur DIB 1 cuve huiles de vidange | ordures ménagères : services municipaux Marché avec société Delta Recyclage | Huiles : SOCODELI |
| PORT DE PLAISANCE DE SAINT GERVAIS FOS sur MER | 04 42 47 70 57 jeanfrancois.gaisset@mairie-fos-sur-mer.fr | 17 conteneurs OM 6 conteneurs DIS 1 conteneur huiles moteurs 1 Conteneur déchets pêche 1 armoire à batteries 1 armoire DIS (peintures, solvants) | ordures ménagères déchets spéciaux déchets de pêche | huiles de vidange, liquides de refroidissement, solvants/peintures, eaux de cales noires et grises |
| SOCIETE NAUTIQUE DE PORT DE BOUC | 04 42 06 20 18 06 67 94 47 44 s.n.p.b@wanadoo.fr | 3 conteneurs ordures ménagères 1 silo verre 1 conteneur 500 l. emballages 1 citerne 9 000 l. eaux de nettoyage carénage | ordures ménagères : conteneurs enlevés 3 fois/semaine par les services municipaux benne pour objets volumineux enlevée sur demande | bac de 500 l pour huiles usagées de moteurs vidangée sur demande par entreprise SOCODELI |
| CLUB NAUTIQUE MARTIGUES ETANG DE BERRE | club_nautique_martigues@club-internet.fr rzenou@club-internet.fr | - Cuve et pompe mobile pour vidange eaux usées - 14 conteneurs OM - 1 cuve pour huile de vidange - 1 bac pour batteries usagées - 1 bac de récupération de ferraille - 1 bac de récupération des déchets de carénage - 1 unité de traitement des eaux de ruissellement | Collecte OM 2 à 3 fois par semaine par la CAOEB | - Vidange cuve eaux usées dans réseau eaux usées en aval du décanteur particulière - récupération des huiles usagées par la Sté SOCODELI |
| CERCLE DES VOILES DE MARTIGUES | 04 42 80 12 94 club@cvmartigues.net | | | |
| PORT MARITIMA MARTIGUES | SEMOVIM 06 88 05 26 47 j.gontero@semovim-martigues.com (Maître de Port) | Déchetterie avec tri sélectif sur aire bétonnée. Système de récupération des eaux de carénage avec décantation. | | |

| | | | | |
|---------------------------------------|--|---|---|---------------------|
| PORT TERRA MARTIGUES | 04 42 80 76 93 / 06 71 05 81 55 bnsmartigues@gmail.com | 1 fut 200 l. solides souillés 1 fût 200 l. filtres à hydrocarbures 1 caisse palette pour batteries usagées 1 conteneur 1000 l. pour ferrailles 1 caisse-palette 1060 l. bidons d'huiles 1 conteneur 1000 l. huiles usées | | |
| ANSEE AUBRAN PORT DE BOUC | SODEPORT 04 94 95 81 96 ndeseroux@sodeports.com | 1 Baille à cordages entrée ouest. 1 berce à tout-venant entrée est. 2 GRV à huiles usagées 1 conteneur 500 litres à l'entrée | ordures ménagères déchets spéciaux déchets de pêche | |
| PORT RENAISSANCE PORT DE BOUC | | 11 conteneurs 500 l. à ordures ménagères 1 silo à verre 5 conteneurs 500 litres à emballages à recycler 1 GRV huile usée 1 fût de 200 litres pour les filtre à hydrocarbures 1 bac à batteries usagées 2 bacs fermés à usage indéterminé. Contigu au port, 3 bacs de recyclage verre/ordure ménagères et journaux / emballages + 3 silos verre/papiers/vêtements | | |
| CLUB NAUTIQUE DE LA MEDE | 04 42 81 14 22 nautic-club- medeen@wanadoo.fr | 5 conteneurs ordures ménagères ; vidange les mardi et samedi 1 conteneur emballages tri sélectif Accès aux bacs de tri sélectif verre /papier/emballages | Collecte par les services municipaux | Vidanges interdites |
| PORT A SEC DE LA MEDE | HORIZON MARINE 04 42 07 02 13 horizon.marine@free.fr | 4 conteneurs ordures ménagères & assimilées 2 bennes à déchets spéciaux (5 & 20 m3) 1 conteneur à huiles usagées 1 Cuve de décantation eaux usées | Marché avec DELTA Recyclage | Huiles : SOCODELI |
| UPPM CHATEAUNEUF les MARTIGUES | 06 03 50 17 24 tabbarly@yahoo.fr | 2 conteneurs ordures ménagères ; Accès aux bacs de tri sélectif à 50 mètres | collecte les mardi et samedi | |
| Pêche CHATEAUNEUF les MARTIGUES | Durand Alfred 06.19.26.72.14 Jonathan PILATO 06.25.89.30.54 Mickaël CLEDA 06.17.86..08.22 | Déchets poissons Entretien mécanique des embarcations externalisé Filets usagers repris par le fournisseur | déchets de pêche enlevés par mareyeur. | |

Leur emplacement géographique est indiqué sur les deux cartes ci-après :

**PORTS DE PLAISANCE ET DE PECHE
DE LA RADE DE MARSEILLE**





PORTS DE PLAISANCE ET DE PECHE DE PORT SAINT LOUIS DU RHONE A MARTIGUES

Durée de biodégradabilité des déchets en mer

