

II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2022/89 DE LA COMMISSION

du 21 janvier 2022

portant modalités d'application de la directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la méthode à utiliser pour le calcul d'une capacité de stockage suffisante dédiée

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, modifiant la directive 2010/65/UE et abrogeant la directive 2000/59/CE ⁽¹⁾, et notamment son article 7, paragraphe 4, deuxième alinéa,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 7, paragraphe 4, points a) et b), de la directive (UE) 2019/883 prévoit une dérogation à l'obligation générale de déposer tous les déchets transportés à bord dans le port d'escale pour les navires qui disposent d'une capacité de stockage suffisante dédiée pour tous les déchets qui ont été et seront accumulés pendant le trajet prévu jusqu'au port d'escale suivant.
- (2) En appliquant la méthode de calcul définie dans le présent règlement, les États membres devraient pouvoir exécuter de manière harmonisée les exceptions à l'obligation générale de déposer tous les déchets transportés à bord en ce qui concerne la disponibilité d'un espace de stockage suffisant.
- (3) La méthode de calcul ne devrait pas être appliquée à l'élimination des déchets au titre de l'annexe II de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après la «convention MARPOL»). Comme indiqué à l'annexe II de la convention MARPOL, l'élimination des déchets est régie par la convention MARPOL, selon laquelle soit ces déchets doivent être déposés au port où la cargaison est déchargée avant le chargement d'une nouvelle cargaison, soit ils peuvent être rejetés en mer sous certaines conditions. Selon la substance, le dépôt des résidus de cargaison, régi par l'annexe II de la convention MARPOL, est obligatoire avant le départ, sous réserve des procédures et des contrôles établis en vertu des règles 13 et 16 de ladite annexe. Les résidus de cargaison relevant de l'annexe II de la convention MARPOL contenant des substances de catégorie X, des substances Y flottantes persistantes à haute viscosité et des substances de catégorie Y à haute viscosité ou solidifiantes sont soumis à une obligation de prélavage et aux exigences relatives au dépôt de ces déchets dans une installation de réception portuaire énoncées dans les règles 13 et 16 de l'annexe II de la convention MARPOL.
- (4) La méthode de calcul ne devrait pas être appliquée aux déchets pêchés passivement. Il n'existe pas toujours de stockage spécialisé pour ce type de déchets à bord et le dépôt de tous les déchets pêchés passivement est encouragé par le système de recouvrement des coûts prévu à l'article 8, paragraphe 2, point d), de la directive (UE) 2019/883.

⁽¹⁾ JOL 151 du 7.6.2019, p. 116.

- (5) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution des exceptions à l'obligation de dépôt des déchets prévues à l'article 7, paragraphe 4, points a) et b), de la directive (UE) 2019/883, il est indispensable que les États membres appliquent une méthode harmonisée. Les actes d'exécution adoptés en vertu de la directive (UE) 2019/883 devraient donc prendre la forme de règlements d'exécution.
- (6) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

1. Les États membres calculent les capacités de stockage suffisantes dédiées pour l'application de l'article 7, paragraphe 4, points a) et b), et de l'article 9 de la directive (UE) 2019/883 en utilisant la méthode décrite à l'annexe I du présent règlement.
2. Aux fins de la vérification des informations fournies conformément à l'annexe 2 de la directive (UE) 2019/883, en estimant la production à bord de différents types de déchets, les États membres tiennent compte des taux de production de déchets fixés à l'annexe II du présent règlement.
3. Outre les taux de production de déchets fixés à l'annexe II du présent règlement, les États membres peuvent utiliser l'un des critères suivants, ou les deux, pour établir des estimations pour la production à bord de différents types de déchets:
 - a) un relevé des déchets produits, établi sur la base des formulaires de notification préalable des déchets et des reçus de dépôt des déchets disponibles pour le navire en question;
 - b) des inspections à bord permettant d'obtenir des informations sur les taux antérieurs de production de déchets, des informations détaillées sur la gestion des déchets à bord et sur les équipements ou les zones d'échanges spécifiques, qui ont une incidence sur le taux réel de production de déchets.

Article 2

La méthode de calcul de la capacité de stockage suffisante dédiée, décrite à l'annexe I du présent règlement, ne s'applique pas aux types de déchets suivants:

- a) les types de déchets relevant de l'annexe II de la convention MARPOL;
- b) les déchets pêchés passivement.

Article 3

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 21 janvier 2022.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE I

Méthode de calcul de la capacité de stockage de déchets suffisante dédiée

1. Cette méthode utilise un calcul arithmétique fondé sur l'estimation des quantités de déchets conservées à bord par rapport à la capacité de stockage dédiée maximale.
2. La capacité de déchets utilisée (UWC), estimée au moment de l'envoi de la notification préalable des déchets au port d'escale et exprimée en pourcentage de la capacité de stockage dédiée maximale, ne dépasse pas un seuil prédéfini.
3. La capacité de déchets utilisée est calculée selon la formule suivante:

$$\text{capacité de déchets utilisée (\%)} = \frac{A \cdot 100}{M}$$

4. La capacité de déchets utilisée respecte la condition suivante:

$$\text{capacité de déchets utilisée (\%)} < \text{seuil}$$

où

A désigne la quantité estimée de déchets à conserver à bord au moment du départ du port d'escale (exprimée en m³);

M désigne la capacité de stockage dédiée maximale (exprimée en m³);

le seuil est la valeur indiquée dans le tableau 1, pour le type de déchets correspondant et le port d'escale suivant.

Tableau 1

Seuils

Port d'escale suivant	Annexe I de la convention MARPOL	Annexe IV de la convention MARPOL	Annexe V de la convention MARPOL	Annexe VI de la convention MARPOL
Le port d'escale suivant est un port de l'Union ou fait partie du «groupe des ports supplémentaires sélectionnés»	50 %	50 %	25 %	75 %
Le port d'escale suivant n'est pas un port de l'Union ou ne fait pas partie du «groupe des ports supplémentaires sélectionnés»	25 %	50 %	20 %	25 %

5. Aux fins de l'utilisation de la méthode de calcul pour une capacité de stockage de déchets suffisante dédiée, les dispositions suivantes s'appliquent:
 - a) le port d'escale, tel qu'indiqué dans le formulaire de notification préalable des déchets figurant à l'annexe 2 de la directive (UE) 2019/883, est le port vers lequel le navire se dirige et dans lequel la notification préalable des déchets est envoyée, conformément à l'article 6 de la directive (UE) 2019/883;
 - b) le port d'escale suivant est le port où le navire fera escale après le départ, comme indiqué au point 2.5 du formulaire de notification préalable des déchets figurant à l'annexe 2 de la directive (UE) 2019/883;
 - c) la quantité indiquée dans la sixième colonne «Estimation de la quantité de déchets qui sera produite entre la notification et l'entrée dans le port d'escale suivant» du point 3 du formulaire de notification préalable des déchets figurant à l'annexe 2 de la directive (UE) 2019/883 se rapporte aux déchets produits et destinés à être éliminés dans une installation de réception portuaire. La quantité qui peut être légalement déversée en mer n'est pas incluse dans la valeur déclarée.
6. Le «groupe des ports supplémentaires sélectionnés» comprend les ports qui doivent être considérés comme des ports de l'Union aux fins de l'application des seuils fixés dans le tableau 1. Ce groupe comprend tous les ports situés en Islande, en Norvège et au Royaume-Uni (y compris l'île de Man, les îles Anglo-Normandes et Gibraltar) et les ports russes situés en mer Baltique.

7. Au cours des deux premières années d'application du présent règlement, la capacité de déchets utilisée, telle que calculée au troisième alinéa de la présente annexe, peut être considérée comme indicative pour les déchets de type «résidus de cargaison» suivants:
- a) annexe I de MARPOL – hydrocarbures: eaux de lavage des citernes d'hydrocarbures;
 - b) annexe I de MARPOL – hydrocarbures: eaux de ballast sales;
 - c) annexe V de MARPOL – ordures: résidus de cargaison (nuisibles pour le milieu marin);
 - d) annexe V de MARPOL – ordures: résidus de cargaison (non nuisibles pour le milieu marin).
-

ANNEXE II

Tableau 1

Taux de production de déchets pour les annexes I, IV et V de la convention MARPOL ⁽¹⁾

Type de déchet	Taux de production	Facteur	Traitement à bord
Eaux de cale polluées par les hydrocarbures	0,01-13 m ³ par jour, les navires plus grands produisent de plus grandes quantités.	Condensation et fuites dans la salle des machines; taille du navire.	La quantité peut être réduite de 65 à 85 % en utilisant un séparateur eau/hydrocarbures et en rejetant la fraction d'eau dans la mer.
Résidus d'hydrocarbures (boues)	De 0,01 à 0,03 m ³ de boue par tonne de fioul lourd (FL). De 0 à 0,01 m ³ de boue par tonne de gas-oil à usage maritime.	Type de carburant; consommation de carburant.	L'évaporation peut réduire la quantité de boues jusqu'à 75 % ⁽²⁾ . L'incinération peut réduire la quantité de boues d'au moins 99 %.
Lavage des citernes (rejets à retraiter)	De 20 à des centaines de m ³	Nombre de lavages des citernes; taille de la capacité de chargement.	Après décantation, la fraction d'eau peut être rejetée en mer.
Eaux usées	De 0,01 à 0,06 m ³ par personne et par jour. Les eaux usées sont parfois mélangées à d'autres eaux résiduaires. La quantité totale varie entre 0,04 et 0,45 m ³ par jour et par personne.	Nombre de personnes à bord; type de toilettes; durée du trajet; type de traitement: l'exploitation d'une station d'épuration d'eaux usées ou d'un système de broyage et de désinfection entraîne des quantités de déchets différentes.	Les effluents des stations d'épuration sont souvent rejetés en mer lorsque l'annexe IV de MARPOL le permet.
Matières plastiques	De 0,001 à 0,008 m ³ de matières plastiques par personne et par jour.	Nombre de personnes à bord.	Souvent pas incinérées. Les matières plastiques sales (matières plastiques qui ont été en contact avec des denrées alimentaires) sont souvent traitées comme un flux de déchets distinct.
Déchets alimentaires	De 0,001 à 0,003 m ³ par personne et par jour.	Nombre de personnes à bord; provisions.	Lorsque l'annexe V de MARPOL le permet, les déchets alimentaires sont souvent rejetés en mer.
Déchets domestiques	De 0,001 à 0,02 m ³ par personne et par jour.	Nombre de personnes à bord; type de produits utilisés.	
Huile de cuisson	De 0,01 à 0,08 litre par personne et par jour.	Nombre de personnes à bord; type de denrées alimentaires préparées.	Bien qu'elles ne soient pas autorisées, des huiles de cuisson sont parfois encore ajoutées au réservoir de boues.
Cendres d'incinération	De 0,004 à 0,06 m ³ par mois.	Utilisation d'un incinérateur; coût d'utilisation de l'incinérateur.	L'incinérateur n'est pas utilisé pour tous les types de déchets, principalement pour le papier, parfois pour les boues contenant des hydrocarbures.
Déchets d'exploitation	De 0,001 à 0,1 m ³ par personne et par jour.	Taille du navire; type de cargaison.	
Résidus de cargaison	De 0,001 à 2 % de la cargaison.	Type de cargaison. Taille du navire.	

⁽¹⁾ Extrait de l'étude de l'AESM intitulée «The Management of Ship-Generated Waste On-board Ships», janvier 2017.

⁽²⁾ L'évaporation de la fraction d'eau contenue dans les boues d'hydrocarbures est un processus qui doit être soigneusement géré et qui ne devrait être réalisé que dans la mesure où il permet la combustion des boues destinées à l'incinération.

Tableau 2

Taux de production de déchets pour l'annexe VI de la convention MARPOL sur les déchets (systèmes d'épuration des gaz d'échappement, «EGCS»)

Type d'EGCS	Coefficient	Unité	Exemples (moteur de 10 MW ou consommation de FL de 40 t/jour)
Fabricant 1			
Quantité de boues en boucle ouverte	0,1	kg/MWh	$0,1 \times 10 \text{ MW} \times 24 = 24 \text{ kg/jour}$
Quantité de boues en circuit fermé (DAF-BOTU)	3,5-7,0	kg/MWh, en fonction de la consommation spécifique de combustible, du service nominal continu maximal et de la qualité des carburants	$3,5 \times 10 \text{ MW} \times 24 = 840 \text{ kg/jour}$
Quantité de boues en circuit fermé (BOTU-M)	3,0	l/MWh/S %, en fonction de la consommation spécifique de combustible, du service nominal continu maximal et de la qualité des carburants	$3,0 \times 10 \text{ MW} \times 24 \times 2,5 \% = 1800 \text{ l/jour}$
Fabricant 2			
Quantité de boues en circuit fermé	2,5-3,0	Kg/t de FL consommé	$2,5 \times 40 \text{ t/jour} = 100 \text{ kg/jour}$

NB: la quantité de boues produites par le système d'épuration des gaz d'échappement dépend également, en fin de compte, des spécificités de chaque installation: il convient donc de consulter le manuel du système d'épuration des gaz d'échappement fourni par le fabricant. Informations contenues dans les tableaux fournis par les entreprises concernées.