

  
ARMATEURS  
DE FRANCE



NOTE DE POSITION

# DECHETS DES NAVIRES

Octobre 2025

# À RETENIR

La gestion des déchets solides issus de l'exploitation des navires et la disponibilité des installations de réception portuaires constituent à la fois un enjeu essentiel de protection de l'environnement, ainsi qu'un défi logistique et opérationnel majeur pour les armateurs et les gestionnaires portuaires.

Les compagnies maritimes françaises sont pleinement engagées pour réduire l'impact environnemental de leurs activités. Elles soutiennent une gestion durable des déchets, notamment grâce à des infrastructures portuaires adaptées permettant la valorisation et le recyclage, et appliquent des mesures proactives telles que :

- Le recensement des infrastructures disponibles pour planifier leurs escales ;
- L'audit des systèmes de traitement des déchets pour documenter leur cycle de vie ;
- Le respect de typologies de tri plus ambitieuses que celles prévues par la réglementation ;
- La mise en place de procédures de contrôle interne.

Malgré un cadre réglementaire ambitieux, trois obstacles principaux persistent pour les armateurs, tant dans les ports situés à l'étranger qu'en France :

- Une disponibilité limitée des infrastructures portuaires ;
- Une inadéquation entre les exigences de tri à bord et celles des ports ;
- Une absence de traçabilité des déchets après leur débarquement.

Ces obstacles freinent la performance environnementale du secteur et exposent armateurs et équipages à des risques opérationnels et juridiques significatifs.

Pour répondre à ces défis, les armateurs français proposent plusieurs axes d'amélioration :

- Garantir la disponibilité, la mise à disposition et l'adéquation des installations portuaires avec la réglementation et les besoins des armateurs ;
- Renforcer la traçabilité du cycle de vie des déchets ;
- Transférer la responsabilité de la gestion après débarquement des déchets ;
- Améliorer le système de notification d'inadéquation présumée des installations de réception portuaire ;
- Mieux adapter les obligations de déchargement aux réalités opérationnelles ;
- Clarifier la tarification portuaire.

Les armateurs français appellent à la responsabilisation de l'ensemble des acteurs de la chaîne portuaire et logistique du traitement des déchets et souhaitent disposer d'installations de réception portuaire adaptées au tri des déchets réalisé à bord.

# CONTEXTE

Les navires de commerce produisent deux types de déchets :

- **Ceux issus de leur exploitation** définis par l'Annexe V de la Convention MARPOL, notamment les matières plastiques, les déchets alimentaires, les déchets domestiques (papier, chiffons, verre, métaux, bouteilles, vaisselles, cartons), les huiles de cuisson, les cendres d'incinération, les déchets d'exploitation, les carcasses d'animaux et les déchets électroniques, ... ;
- **Les résidus de cargaison** (hors champ de la présente note car soumis à d'autres dispositions de la Convention MARPOL).

Ces déchets, dont le volume varie selon la taille du navire et le nombre de personnes embarquées, nécessitent un tri préalable avant leur dépôt dans des installations terrestres pour traitement et valorisation. **La gestion des déchets à bord des navires est encadrée par différents textes.** Les obligations fixées par la Convention MARPOL constituent le socle international, tandis que la Directive (UE) 2019/883 en assure la déclinaison opérationnelle au niveau européen, transposée dans chaque État membre, dont la France.

**L'Annexe V de la Convention MARPOL** s'applique à tous les navires et interdit de manière générale le rejet à la mer de toutes les ordures, sauf disposition expresse contraire. Deux résolutions<sup>1</sup> précisent la mise en œuvre et l'élaboration des plans de gestion des déchets. **Conformément à la Convention MARPOL, les Etats doivent assurer la disponibilité d'installations de réception portuaires adéquates dans leurs ports. Ces installations doivent être adéquates en capacité et en type pour recevoir les déchets relevant de la Convention, disponibles sans causer de retard indu aux navires, conformes aux principes de protection de l'environnement.**

La **Directive (UE) 2019/883**, transposée dans le droit français par **l'ordonnance n°2021-1165<sup>2</sup>** et le **décret 2021-1166<sup>3</sup>**, prévoit pour les autorités portuaires :

- **D'assurer la disponibilité d'installations de réception adaptées** sans occasionner de retard conséquent pour les navires ;
- **De permettre une gestion des déchets respectueuse de l'environnement**, en élaborant un plan quinquennal de gestion des déchets en concertation avec les acteurs concernés ;
- **De publier la tarification applicable.** A noter que l'ensemble des coûts de réception et de traitement des déchets des navires est à la charge de l'armateur.

**Les textes précisent également les obligations opposables aux armateurs**, pour l'ensemble des navires, quel que soit leur pavillon, faisant escale dans un port français ou y opérant :

- **Une obligation de notification préalable** des déchets par le capitaine du navire de plus de 300 UMS faisant escale dans l'Union européenne aux autorités portuaires ;
- **Le paiement de redevances** directes et/ou indirectes<sup>4</sup> pour couvrir les coûts de réception et de traitement des déchets, qu'un déchargement ait lieu ou non ;
- **L'obligation de décharger** dès la prochaine escale dans un port européen lorsque moins de 25 % de capacité de stockage reste disponible,
- **Des contrôles** par l'État du port<sup>5</sup> ;
- **Des exemptions** possibles : exemption de notification préalable, de dépôt effectif et de paiement de la redevance indirecte, sous conditions (capacité de stockage suffisante, escales portuaires

<sup>1</sup>Résolution MEPC.219 (63) et Résolution MEPC.220(63)

<sup>2</sup>Ordonnance n° 2021-1165 du 8 septembre 2021 portant transposition de 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

<sup>3</sup>Décret n°2021-1166 du 8 septembre 2021 portant transposition de 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

<sup>4</sup>Art. L.5321-38 du Code des transports

<sup>5</sup>Tous les navires faisant escale dans un port français peuvent faire l'objet d'une inspection, y compris aléatoire. Les frais d'immobilisation du navire résultant de ces inspections sont à la charge du propriétaire, de l'armateur ou de l'exploitant.

fréquentes, absence d'impact négatif sur la sécurité, les conditions de vie et de travail, la santé ou l'environnement).

En 2022, la Commission européenne a publié trois règlements d'exécution précisant les conditions d'exemption<sup>6</sup>, les critères d'inspection<sup>7</sup> et les incitations financières pour les navires vertueux<sup>8</sup>.

**En pratique**, les déchets sont remis à des prestataires agréés, sélectionnés et autorisés par les autorités portuaires, qui assurent leur collecte et traitement. La sélection de ces prestataires par le port détermine directement la qualité, la disponibilité et les modalités d'accès aux installations de réception, influençant ainsi les conditions dans lesquelles les armateurs peuvent débarquer leurs déchets à terre. **Le défaut d'installations adéquates ne constitue par seulement une difficulté pratique pour les armateurs, mais aussi un manquement aux engagements internationaux de l'Etat du port au titre de la Convention MARPOL.**



**Malgré le cadre réglementaire en vigueur, une diversité de pratiques de tri des déchets persiste entre les ports, y compris au sein d'un même État.** Cette hétérogénéité engendre une logistique complexe pour les équipages, contraints d'adapter leur tri à des exigences variables selon les escales, et nuit à l'efficacité ainsi qu'à la transparence du système de gestion des déchets portuaires. **Cette situation résulte notamment d'une incohérence entre les exigences de tri à bord définies par la Convention MARPOL et les capacités ou exigences spécifiques des installations de réception à terre, souvent régies par des réglementations locales.** En outre, la classification MARPOL — en particulier la catégorie C relative aux « déchets domestiques » — reste trop générique, et ne correspond pas toujours aux standards de tri terrestre, ce qui complique le débarquement effectif et conforme des déchets.

Pour signaler ces difficultés, l'équipage peut remplir un [formulaire de notification](#) d'inadéquation présumée des installations de réception portuaires<sup>9</sup>. Le document est censé être adressé à l'Administration de l'État du pavillon, qui en informe ensuite l'OMI et l'État du port concerné. Ce dernier doit prendre les mesures nécessaires pour remédier à la situation. Cependant, ces déclarations restent insuffisantes pour résoudre efficacement ces dysfonctionnements et malheureusement cet outil de suivi de la conformité des Etats du port à leurs obligations au titre de la Convention MARPOL reste peu utilisé.

Enfin, **la gestion des déchets d'activités de soins à risques infectieux et assimilés** (dits « DASRI ») présente des difficultés pour les armateurs qui sont tenus de débarquer ces déchets dans un délai de trois mois après leur utilisation, afin qu'ils soient détruits par incinération. L'armateur est responsable de ces déchets jusqu'à leur destruction mais sa conformité réglementaire dépend de la disponibilité du prestataire et des infrastructures adaptés. L'armateur, le prestataire en charge de la gestion des déchets et l'usine d'incinération renseignent le formulaire [Cerfa n°11351\\*04](#)<sup>10</sup>. Ce bordereau de suivi sera prochainement dématérialisé et devra être rempli via l'application [Trackdéchets](#).

<sup>6</sup>[Règlement d'exécution \(UE\) n°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

<sup>7</sup>[Règlement d'exécution \(UE\) n°2022/90](#) 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 les éléments détaillés du mécanisme de ciblage de l'Union fondé sur les risques pour la sélection des navires à des fins d'inspection

<sup>8</sup>[Règlement d'exécution \(UE\) 2022/91](#) de la Commission du 21 janvier 2022 définissant les critères permettant de déterminer qu'un navire génère une quantité réduite de déchets et qu'il gère ceux-ci de manière durable et respectueuse de l'environnement conformément à la directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil

<sup>9</sup> [MEPC.1/Circ.834 rev.1, Appendice 1](#)

<sup>10</sup> Ce document est tenu par l'armateur à la disposition des autorités sanitaires de contrôle.

# Positions d'Armateurs de France

L'efficacité avec laquelle les compagnies maritimes se conforment aux réglementations en vigueur en matière de gestion des déchets dépend largement de la disponibilité d'installations de réception portuaires adéquates. Conscients de leur responsabilité et force de proposition, les armateurs français suggèrent plusieurs évolutions concrètes, susceptibles d'améliorer la cohérence et la performance environnementale du système actuel :

- **Améliorer la disponibilité, la mise à disposition et l'adéquation des installations de réception portuaires**

La gestion des déchets à bord des navires dépend de la disponibilité, de la qualité et de la compatibilité des infrastructures portuaires. Or, de nombreux ports souffrent d'un manque d'équipements adaptés ou appliquent des règles de tri divergentes de celles prévues par la réglementation internationale et mises en œuvre à bord par les équipages. Les armateurs se heurtent régulièrement à une pénurie d'installations, ou à leur inadéquation avec les exigences de tri imposées sur les navires.

Cette disparité entre ports oblige les équipages à procéder à plusieurs tris successifs, afin de se conformer aux spécificités locales. Elle génère une complexité opérationnelle et une insécurité juridique, les armateurs devant s'adapter aux installations disponibles, sans possibilité de choisir librement leur prestataire, ceux-ci étant désignés et accrédités par les autorités portuaires.

- **Adapter les obligations de déchargement aux réalités opérationnelles**

La réglementation européenne impose aux navires le débarquement de leurs déchets lorsque le seuil de 25 % de leur capacité de stockage est atteint. Si cette disposition vise à prévenir les rejets en mer, elle peut néanmoins conduire à des déchargements forcés dans des ports dépourvus d'installations adaptées, compromettant ainsi l'objectif environnemental de valorisation et de traitement efficace des déchets.

- **Développer la disponibilité d'installations portuaires et simplifier les procédures permettant la prise en charge des DASRI**

Les armateurs français rencontrent des difficultés récurrentes pour débarquer les déchets d'activités de soins à risques infectieux (DASRI), en raison de l'absence d'installations portuaires adaptées. Cette situation représente un enjeu sanitaire et de sécurité majeur, contraignant les navires à conserver ces

Face à ce constat, Armateurs de France plaide pour **un recensement exhaustif et structuré des infrastructures portuaires existantes**, afin d'identifier précisément leurs capacités de réception, les types de déchets acceptés, les exigences de tri locales, ainsi que les moyens de traitement disponibles.

Par ailleurs, Armateurs de France recommande un **renforcement de l'application de l'Annexe V de la Convention MARPOL**, afin de réduire les disparités entre États en matière d'équipements portuaires et de renforcer les capacités de traitement durable des déchets.

Enfin, les armateurs soutiennent **la mise en place d'un système de certification des installations de réception portuaires**. Une telle certification permettrait de renforcer le contrôle et la transparence du système, d'améliorer la qualité des services offerts, et d'apporter aux usagers une garantie de fiabilité et de conformité.

Dans cette perspective, il apparaît nécessaire **d'introduire une certaine flexibilité**, en tenant compte de la disponibilité effective des installations de réception dans le port d'escale. Une telle approche permettrait d'optimiser la gestion des déchets en fonction de la route du navire et des capacités portuaires disponibles, tout en préservant l'esprit et la finalité de la réglementation européenne.

déchets sensibles à bord, au risque d'exposer les équipages à des dangers pour leur santé. La réglementation encadrant la collecte, le suivi et l'élimination des DASRI doit impérativement prendre en compte les contraintes logistiques, techniques et opérationnelles propres au secteur maritime. À ce titre, les armateurs français sollicitent **la mise en place de conteneurs spécifiques dans les ports**, afin d'assurer un traitement sécurisé de ces déchets

et de garantir que leur responsabilité ne soit pas engagée en cas de défaillance du prestataire désigné pour leur gestion. L'amélioration des dispositifs de traitement des DASRI constitue une priorité pour assurer la protection sanitaire des personnels embarqués. Dans cette optique, Armateurs de France soutient la

**dématérialisation du bordereau de suivi des DASRI**, à condition que des tests à blanc soient conduits en amont, afin de vérifier l'interopérabilité du système Trackdéchets avec les logiciels métiers utilisés par les différents acteurs concernés.



- **Améliorer le système de notification d'inadéquation présumée des installations de réception portuaire**

Le formulaire de notification d'inadéquation ne comporte pas d'adresse clairement définie pour l'envoi des signalements, ce qui empêche leur bonne prise en compte dans la base de données GISIS (Global Integrated Shipping Information System) de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Les armateurs français demandent **qu'une adresse électronique dédiée soit précisée** pour permettre un traitement effectif des notifications. A ce jour, les compagnies n'ont aucune visibilité sur les suites données à leurs

- **Développer la traçabilité du traitement des déchets**

L'absence de traçabilité des déchets une fois débarqués constitue un frein majeur à la conformité réglementaire des armateurs, en particulier au regard des exigences croissantes en matière de *reporting* environnemental, telles

signalements. Or, le développement de ce système revêt une importance stratégique: **il permettrait de constituer une cartographie actualisée des installations de réception portuaires disponibles et conformes, accessible à l'ensemble des acteurs**. Une telle cartographie représenterait un outil opérationnel indispensable pour les armateurs, afin d'anticiper la gestion des déchets à bord, de planifier leurs escales en connaissance de cause et de renforcer la transparence quant au respect par les États de leurs obligations au titre de la Convention MARPOL.

que celles introduites par la directive CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive). En l'absence de preuve du recyclage effectif ou de la valorisation des déchets, les armateurs sont contraints de retenir par défaut le scénario le plus défavorable, à savoir une mise en décharge, ce qui pénalise leurs performances

environnementales déclarées. Or, seules les autorités portuaires et les prestataires agréés sont en mesure de certifier les étapes de traitement post-débarquement. Cette situation place les armateurs dans une position de vulnérabilité réglementaire, économique et réputationnelle, puisqu'ils ne maîtrisent pas l'ensemble du cycle de vie des déchets dont ils demeurent juridiquement responsables. L'absence de traçabilité génère en outre un risque environnemental important, en l'absence de garanties sur le traitement final des déchets.

- **Transférer la responsabilité du traitement des déchets après débarquement**

Les armateurs français soutiennent le principe d'un transfert de responsabilité du traitement des déchets, une fois ceux-ci remis aux installations portuaires agréées. Ce transfert se justifie pleinement pour des raisons juridiques, opérationnelles et environnementales.

Les ports et leurs prestataires disposent des compétences techniques, des autorisations réglementaires, des équipements adaptés et des filières locales nécessaires pour assurer le tri final, la valorisation ou l'élimination des déchets conformément aux normes en vigueur. À l'inverse, une fois les déchets débarqués, les armateurs ne disposent plus d'aucune maîtrise opérationnelle sur leur traitement.

Il est donc légitime que **la responsabilité environnementale incombe à l'acteur qui exerce une maîtrise effective sur la gestion post-débarquement**. Maintenir cette

responsabilité sur les armateurs, sans leur donner les moyens de suivre les traitements réalisés ni de choisir les prestataires concernés, crée une insécurité juridique injustifiée. Cette situation expose les armateurs à des risques réglementaires et réputationnels, alors même qu'ils ont respecté l'ensemble de leurs obligations de notification et de dépôt.

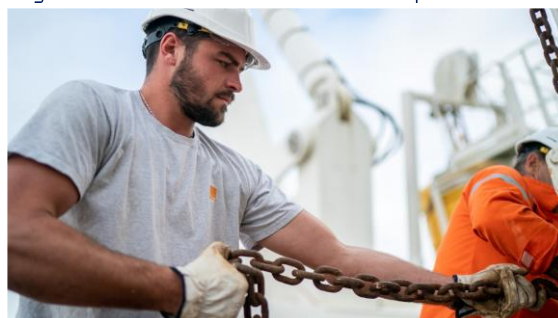
Un transfert clair de responsabilité constituerait également un levier d'amélioration du *reporting* environnemental, en permettant aux armateurs de mieux documenter le cycle de vie des déchets dont ils ont la charge.

Ce principe ne vise pas à déroger aux obligations actuelles des armateurs en matière de

Dans ce contexte, les armateurs français demandent **la mise en place d'un système obligatoire et harmonisé de traçabilité des déchets**, permettant de suivre leur parcours depuis le débarquement jusqu'à leur traitement final, et de garantir leur valorisation effective. Un tel dispositif contribuerait à la sécurisation juridique des opérateurs, à la fiabilité des données de *reporting* et à l'amélioration globale de la performance environnementale du secteur maritime.

déclaration et de dépôt, mais à **clarifier la répartition des responsabilités dans la chaîne de traitement, sur la base d'une logique de compétence et de contrôle effectif**.

La réglementation espagnole, issue du [Real Decreto 128/2022](#), offre un cadre pertinent en ce sens. En Espagne, une fois les déchets remis à un prestataire portuaire agréé, l'armateur est juridiquement dégagé de toute responsabilité quant à leur gestion ultérieure. Cette approche découle d'une transposition nationale spécifique de la Directive européenne 2019/883, qui ne prévoit pas elle-même explicitement un tel transfert. Ce choix réglementaire repose sur une reconnaissance claire du rôle des prestataires agréés par les autorités portuaires, chargés de la collecte, du traitement et de la traçabilité des déchets MARPOL. Dès lors que le dépôt est effectué et enregistré (via notification préalable et certificat de réception), l'armateur ne peut être tenu responsable d'une mauvaise gestion en aval. Ce régime de responsabilité sécurisé constitue à la fois un élément essentiel de protection juridique pour les armateurs et un facteur incitatif à la remise effective des déchets à terre, en cohérence avec les objectifs environnementaux poursuivis par les réglementations nationales et européennes.



- **Renforcer la transparence et la visibilité sur la tarification portuaire pour le traitement des déchets**

Le manque de transparence de la tarification portuaire constitue un frein majeur à une gestion fluide et efficace des déchets pour les armateurs. Trois logiques tarifaires coexistent :

- Une tarification basée sur le tonnage des déchets ;
- Une tarification indexée sur le tonnage du navire ;
- Une intégration des frais de gestion des déchets aux frais portuaires, indépendamment du volume déchargé.

Cette hétérogénéité tarifaire nuit à la prévisibilité des coûts d'exploitation et complique la planification logistique. À cela s'ajoutent des disparités de traitement douanier des déchets, y compris entre États membres de l'Union européenne, qui accentuent les difficultés et affectent la compétitivité des compagnies françaises.

Les armateurs appellent à **l'instauration d'un cadre tarifaire transparent, prévisible et proportionné, fondé sur la quantité réelle de déchets déchargés**. Ils demandent que les méthodes de calcul et les critères utilisés par les autorités portuaires soient accessibles, conformément au [Règlement \(UE\) 2017/352](#), qui impose que « les redevances soient établies de manière transparente, objective et non discriminatoire, et proportionnées au coût du service fourni ».

Cependant, les armateurs sont attentifs aux externalités négatives que ce système pourrait engendrer, telles qu'une hausse injustifiée des

- **Harmoniser les conditions d'exemption des navires**

Les exemptions prévues par la directive (UE) 2019/883 ne font pas l'objet d'une application harmonisée entre les États membres, ce qui génère une incertitude pour les compagnies maritimes et compromet le principe d'égalité de traitement au sein de l'Union européenne.

Les délais de traitement des demandes d'exemption peuvent s'avérer excessivement longs et inadaptés aux contraintes opérationnelles liées à l'exploitation des navires,

redevances, une captation opportuniste des fonds par certains opérateurs, ou encore une standardisation tarifaire pénalisant les compagnies engagées dans des pratiques vertueuses. Des mesures de régulation devraient être prévues pour encadrer ces risques et garantir l'équité entre les différents opérateurs du secteur.

Dans cette optique, les armateurs soutiennent **la mise en place d'un dispositif d'incitation financière pour les navires engagés dans des pratiques exemplaires de tri et de recyclage**.

Un tel système pourrait constituer un levier efficace d'amélioration continue, sous réserve de respecter plusieurs conditions essentielles :

- Définir des critères harmonisés à l'échelle nationale, voire européenne, pour identifier objectivement les navires éligibles (niveau de tri à bord, conformité à l'annexe V de MARPOL, taux de valorisation atteints, etc.) ;
- Mettre en place un système de vérification simple, fiable et proportionné, limitant la charge administrative pour les compagnies ;
- Encadrer le dispositif dans la durée, via des mécanismes réglementaires ou fiscaux pérennes, afin d'éviter une dépendance à des initiatives locales dispersées ;
- Garantir la transparence sur les montants mobilisés, les modalités d'attribution et les résultats obtenus, pour renforcer la confiance des parties prenantes ;
- Prévoir un accompagnement spécifique pour les petites compagnies ou les navires anciens, afin d'éviter toute distorsion de concurrence ;
- Différencier les tarifs selon la nature des déchets (recyclables / non recyclables), afin de mieux refléter les coûts réels et d'encourager les filières de valorisation.

rendant difficile leur prise en compte dans la planification des escales. De plus, les conditions d'acceptation manquent de clarté, ne permettant pas aux armateurs d'anticiper avec fiabilité l'issue de leur demande. Les durées de validité des exemptions varient également selon les États. **Les procédures mériteraient d'être clarifiées et harmonisées, tant en ce qui concerne les délais que les modalités administratives.**