

*Le développement des ports face aux
exigences des Conventions Internationales sur la
sécurité de la navigation maritime : L'exemple
de la Marpol*

*The development of ports face of the
requirements of International Conventions on
the safety of maritime navigation: The example
of the Marpol*

Kamel HADDOUM

Professeur

Faculté de droit et des sciences politiques

Université M'hamed Bouguerra- Boumerdès- Algérie

**Membre du Laboratoire droit des transports et des activités
portuaires-LADMAR**

k_haddoum@yahoo.fr

Date d'envoi: 30 / 09 / 2021

date acceptation: 11 / 11 / 2021

date de publication: 31 / 12 / 2021

Pour citer cet article :

Kamel HADDOUM: « *Le développement des ports face aux exigences des Conventions Internationales sur la sécurité de la navigation maritime : L'exemple de la Marpol* », Revue droit des transports et des activités portuaires, Volume VIII/N°02 2021, (PP 100-138).

This article is available via the link :

<https://www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/164>

Résumé :

L'activité portuaire est une activité à risque, de part leurs activités, les ports de commerce sont confrontés à des situations de pollution marine

La prévention de la pollution marine et portuaire est liée à la mise en œuvre et l'application des Conventions Internationales, parmi elles, la convention Marpol 73/78 concernant la mise en place d'installations permettant de recevoir les eaux de déballastage des navires, ces dernières sont souvent des sources de pollution portuaire.

La Convention Marpol régleme les rejets en mer des produits visés par ses Annexes avec des prescriptions qui varient selon le type de navire et de sa taille. A cet effet, Chaque partie de la Convention Marpol, doit transposer les dispositions pertinentes de la Convention Marpol dans son dispositif législatif, en s'assurant que ses ports et terminaux disposent d'installations adéquates et correspondant aux besoins des navires, cependant, cette obligation constitue un investissement qui a un coût que les Etats sont tenus de supporter.

Mots clé : Pollution Marine ; Déballastage ; ports maritimes ; Installations portuaires ; Conventions Internationales ; convention Marpol

Abstract :

Port activity is a risky activity, because of their activities, commercial ports are faced with situations of marine pollution

The prevention of marine and port pollution is linked to the implementation and application of International Conventions, among them, the Marpol 73/78 convention concerning the establishment of installations to receive deballasting water from ships, the latter are often sources of port pollution.

The Marpol Convention regulates the discharges at sea of products covered by its Annexes with requirements that vary according to the type of vessel and its size. To this end, each party to the Marpol Convention must transpose the relevant provisions of the Marpol Convention into its legislative framework, ensuring that its ports and terminals have adequate facilities and corresponding to the needs of ships, however, this obligation constitutes an investment which has a cost which the States are required to bear.

Keywords : Marine pollution; Deballasting; maritime ports; Port facilities; International Conventions; Marpol convention

Introduction

L'activité portuaire est une activité à risque, de part leurs activités, les ports de commerce sont confrontés à des situations de pollution marine, a cet effet, on relève Chaque année, de grandes quantités de déchets qui sont jetées en mer, dont la plus proviennent particulièrement d'activités liées au secteur des transports maritimes¹.

A ce titre, Les opérations de déballastage sont estimées à quelques 12000 tonnes supplémentaires d'hydrocarbures par an dans les eaux côtières du fait que les installations de réception disponible ne peuvent pas répondre aux quantités de Ballast².

Parfois, ces rejets illégaux en mer, sont commis afin d'éviter les coûts liés au respect de la législation sur l'environnement marin.³ Il est admis que, le transport maritime, exige des navires de naviguer avec un

¹ Une opération mondiale conduite par INTERPOL, à laquelle ont pris part 61 pays et partenaires régionaux chargés de l'application de la loi, a mis en évidence des milliers d'activités illicites à l'origine de graves pollutions marines. Baptisée « 30 Days at Sea 2.0 » (« 30 jours en mer 2.0 »), cette opération s'est déroulée du 1er au 31 octobre et a réuni plus de 200 services chargés de l'application de la loi du monde entier dans le cadre d'une action concertée et menée sur tous les continents. Illustrant l'ampleur de la criminalité liée à la pollution marine dans le monde, les premiers résultats opérationnels ont déjà mis en évidence plus de 3 000 infractions détectées lors de 17 000 contrôles, <http://www.interpol/int/fr>, Document Interpol du 19 décembre 2019 consulté le 30 septembre 2021

² Mohamed Kahloula, « Manuel de droit des pollutions et nuisances », édition Konouz, 2013, p.198.

³ Ibid, p.1. , <http://www.interpol/int/fr>, Document Interpol du 19 décembre 2019 consulté le 30 septembre 2021

tirant d'eau suffisant pour garantir leur sécurité, il en résulte, les navires procèdent au ballastage et au déballastage, il s'agit d'opérations qui permettent au navire de maintenir son équilibre et d'assurer une meilleure navigation après avoir déchargé sa cargaison, ils peuvent être jetés soit à la mer, ou déchargés dans les ports, du fait du manque de place pour le stockage à bord.

Néanmoins, ces opérations de ballastage et déballastage, qu'effectuent les navires couramment, peuvent avoir parfois des conséquences néfastes sur les ports maritimes.

En Algérie, le Code maritime algérien énonce « **Que tout navire est tenu de rejeter les substances polluantes dans les installations portuaires destinées à recevoir les résidus, déchets et d'une manière générales les matières polluantes** »⁴.

Le déchargement des eaux de Ballast dans les installations de réception portuaires se trouvant dans les ports constitue l'unique alternative pour pallier aux problèmes de la pollution opérationnelle des mers. Dès lors, la mise en place des installations portuaires de réception des eaux de déballastage des navires, est devenue primordiale. Elle intervient dans le cadre de la mise en œuvre et l'application des dispositions de la Convention Marpol⁵ concernant la mise en place d'installations permettant de recevoir les eaux de déballastage des navires.

⁴ Article 213 du Code maritime

⁵ Ratifiée, par l'Algérie, décret N° 88-108 du 31 mai 1988

A titre, la Convention Marpol réglemente les rejets en mer des produits visés par ses Annexes avec des prescriptions qui varient selon le type de navire et de sa taille. A cet effet, Chaque partie de la Convention Marpol, doit transposer les dispositions pertinentes de la Convention Marpol dans son dispositif législatif, en s'assurant que ses ports et terminaux disposent d'installations adéquates et correspondant aux besoins des navires et de recevoir ce que les navires n'ont pas le droit de rejeter en mer.

Si la mise en place dans les ports d'installations de réception est devenue une priorité pour assurer la mise en œuvre de Marpol. Cependant, la question qui se pose est de savoir si tous les ports sont dotés d'installations de réception portuaires capables de recevoir les déchets des navires, la réponse est particulièrement nuancée, certains ports sont bien équipés, d'autres moyennement et d'autres ne le sont pas⁶. En Algérie, leurs mises en place dans les ports ne s'avèrent pas également évidentes, en raison de l'importance de leurs coûts.

Il s'agira de préciser les obligations découlant de la convention Marpol relatives à la mise en place des Installations de réception (**Chapitre I**) et d'étudier la situation des installations existantes dans les ports algériens et la nécessité de les moderniser à travers une

⁶ Louise Chamillard, , « La gestion des déchets des navires », mémoire de Master Professionnel, droit maritime et des transports, Université Aix –Marseille, Année Universitaire, 2011, p. 55.

politique d'investissement basée sur le partenariat Public-Privé (Chapitre II).

Chapitre I - la prévention contre la pollution dû aux déchets provenant des navires : Le Rôle majeur de la Convention Marpol 73/78

Comme il a été précisé précédemment, l'activité portuaire est une activité à risque, de part leurs activités, les ports de commerce sont confrontés à des situations de pollution marine, il existe un certain nombre de sources de pollutions (**Paragraphe1**) ces différentes sources de pollution nécessite particulièrement, leur gestion à travers l'application des dispositions de la Convention Marpol et la nécessité de mettre en place des installations de déballastage (**Paragraphe 2**)

-Paragraphe -I- Les sources de pollution dans les ports :

La pollution dans les ports peut provenir de plusieurs sources principales, celle provenant des navires et celle résultant de l'activité portuaire en elle-même⁷, il ya lieu de mettre l'accent sur celles émanant des navires qui portent atteinte aux infrastructures et superstructures portuaires⁸.

⁷ Voir notre Article, « La pollution dans les ports de Commerce Algériens », Revue de droit des Transports et des activités portuaires, N°02, 2015, PP.21-45.

⁸ Selon l'article 894 du Code maritime, « le domaine public portuaire est composé d'infrastructures, de superstructures et des dépendances grevées de servitude au profit de la circulation maritime et du développement des ports ».

-1- La pollution portuaire provenant des eaux de ballaste :

Le transport maritime exige des navires de naviguer avec un tirant d'eau suffisant pour garantir leur sécurité. Pour cela les navires procèdent au ballastage, il s'agit d'une opération qui permet au navire de maintenir son équilibre et d'assurer une meilleure navigation après avoir déchargé sa cargaison.⁹

-2- La pollution portuaire provoquée par les hydrocarbures :

Tout navire qui entreprend la navigation maritime, doit être en état de navigabilité, convenablement armé et équipé, apte à l'emploi auquel il est destiné¹⁰, en outre, les navires doivent être armés, d'installations, aménagements et équipements appropriés pour l'emmagasinage et la manipulation des vivres et de l'eau, de même pour la préparation et le service de la cuisine et de la table à bord¹¹, cependant, toutes ces exigences peuvent représenter une source de pollution marine à travers les rejets en mer, que se soient accidentels ou opérationnels, de substances, dont les effets sont préjudiciables au milieu marin et sur l'environnement portuaire en particulier.

⁹ L'obligation pour l'Algérie d'avoir des installations portuaires de réception en état de bon fonctionnement ne semble pas remplie, bien que l'article 58 du décret exécutif n° 02-01 du 6 janvier 2001 fixant le règlement général d'exploitation et de sécurité des ports prévoit que les opérations de déballastage ne peuvent être effectuées que dans les installations prévues à cet effet et avec l'autorisation de l'autorité portuaire.

¹⁰ Article 222 du Code maritime.

¹¹ Article 434 du Code maritime.

Les rejets d'hydrocarbures sont le facteur principal de la pollution marine et portuaire par les navires. Ces rejets sont de nature, soit accidentelle ou opérationnelle. Ainsi, les rejets accidentels sont produits à l'occasion des événements de mer, ces événements entraînent des déversements, non intentionnels, de cargaison en mer, notamment les hydrocarbures et les substances classées nuisibles au milieu marin.

Ces rejets peuvent être d'origine opérationnelle, à travers l'évacuation, illicitement, à la mer des déchets et résidus résultant de l'exploitation normal du navire.

Elles peuvent provenir également, de fuites lors des opérations d'avitaillement des navires, des eaux de cale formées d'un mélange eau/hydrocarbures.

-3- La pollution portuaire provenant des déchets de fonctionnement des machines

Il s'agit de déchets de fonctionnement général du navire, notamment, les déchets industriels ordinaires, les ordures ménagères classiques, les plastiques, les verres, papiers, métaux divers et bois (palettes), ainsi que des produits, sédiments, boue et eaux stockés dans des capacités appropriées, provenant fonctionnement des machines, l'eau (mazoute) se trouvant au fond de cale de la salle des machines de l'eau douce utilisée pour le nettoyage des filtres et séparateurs des opérations de clarification, décantation et purification de combustible et de l'huile de lubrification.

-Paragraphe -2- La gestion des eaux de ballast selon la Convention Marpol 73/78

L'ensemble de la réglementation internationale relative à la mise en place d'installations de réception portuaires se retrouve au sein de la convention Marpol, cependant, ces normes peuvent poser certaines difficultés juridiques quant à leur application, en effet, car, il y a lieu de remarquer, que le champ d'application de la Convention prend fin lorsque les déchets sont déchargés à terre.

Par conséquent, la Convention Marpol 73/78 a pour objectif essentiel de lutter contre la pollution des mers et non pas de réglementer le transfert des déchets vers les installations de réception¹², Il n'en demeure pas moins, néanmoins, que la Convention Marpol 73/78 pose le principe général d'obligation pour les Etats parties à la convention de mettre en place des installations de réception portuaires et de préciser également que ces installations doivent revêtir un caractère adéquate.

-A- Le rôle majeur de la convention Marpol 73/78 :

La question de la pollution a toujours été un souci pour les Etats, les amenant à élaborer plusieurs conventions internationales. Concernant la pollution maritime, une première convention relative à la

¹² Louise Chamaillard, , « La gestion des déchets des navires », Op.Cit, p.56

pollution par les hydrocarbures fut adoptée en 1954, il s'agit de la convention OILPOL¹³, ces règles étaient en vigueur depuis 1958¹⁴.

En raison des insuffisances de la convention OILPOL, une nouvelle convention fut adoptée en 1973, la convention Marpol73/78¹⁵, les règles de Marpol 73/78 sont en vigueur depuis 1983 et dont l'objet est la lutte contre la pollution opérationnelle des mers du fait des rejets par les navires, la convention Marpol73/78 qui définit également, des prescriptions relatives au compartimentage, à la disposition et à la limitation du volume des citernes, prescriptions qui ont été revues après la catastrophe de l'Exon Valdez¹⁶, puisque il s'agit maintenant de supprimer les pétroliers non munis de double coque.

Cette convention constitue l'instrument majeur en matière de prévention contre la pollution marine, la convention avait initialement prévu la ratification de ses annexes I (Hydrocarbures) et II (Produits chimiques liquides) par 15 Etats représentant 15% du tonnage brut de la flotte mondiale de commerce. Cependant, de nombreuses difficultés liées à l'annexe II ont retardé son entrée en vigueur et rendu nécessaire l'adoption le 17 février 1978 d'un protocole modificatif autorisant les Etats à n'appliquer dans un premier temps que l'Annexe I¹⁷.

¹³ Oil Pollution.

¹⁴ Ratifiée par l'Algérie, décret N° 63-344 du 11 septembre 1963.

¹⁵ Marine Pollution

¹⁶ Voir dans ce sens, notre article, « Les efforts internationaux en matière de protection de l'environnement Marin », Revue du droit et des Sciences Politiques, Volume 2, numéro 1, pp. 540-550.

¹⁷ Arnaud Montaz, droit maritime, Edition Vuibert 2012, Paris, p.221.

La convention Marpol73/78 a fait l'objet de plusieurs amendements dont le plus important est l'adoption du chapitre VI relatif à la prévention de la pollution de l'air pollution par les navires¹⁸

La convention MARPOL regroupe deux catégories d'annexes, les annexes ayant un caractère obligatoire et les annexes facultatifs.

-1- les annexes obligatoires :

il s'agit des annexes I et II.

- **Annexe I : la pollution par les hydrocarbures**, entrée en vigueur le 2 octobre 1983 il consacre l'interdiction totale des rejets d'hydrocarbures, il impose également aux navires citernes de disposer de citernes séparer pour les eaux de ballast, d'être équipé de doubles coques pour les navires citernes dépassant un certain tonnage. Elle prévoit également de disposer d'installations destinées à recevoir les déchets d'hydrocarbures ainsi qu'un régime d'inspection des navires et de délivrance de la certification.

-Annexe II : la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac Il détermine les critères de rejet et les mesures de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac.

¹⁸Adopté le 26.09.1997.

-2- Les annexes facultatives :

Il s'agit des annexes III, IV, V et VI.

- **Annexe III : la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis, conteneurs ou citernes**, il contient des normes en matière d'emballage, d'étiquetage, de documentation, d'arrimage, de limitations quantitatives et de notifications relatives à la prévention de la pollution par des substances nuisibles.

- **Annexe IV : la pollution par les eaux usées des navires**, elle concerne la prévention de la pollution par les systèmes sanitaires (eaux grises) des navires.

- **Annexe V : la pollution par les ordures**, elle traite des différents types de déchets et précise de quelle manière et à quelle distance ils peuvent être rejetés. Elle interdit de manière absolue le rejet en mer de tout objet en plastique et prévoit des prescriptions plus strictes dans certaines zones spéciales.

- **Annexe VI ; la pollution de l'atmosphère par les navires**, il régit l'émission par les navires de polluants spécifiques dans l'atmosphère, il a introduit des normes en matière de rejet pour de nouvelles catégories de déchets, notamment les résidus des systèmes d'épuration des gaz d'échappement, qui comprennent à la fois des boues et des eaux d'écoulement.

Ces différents Annexes instaurent des normes de construction des navires, des normes pour obtenir les certificats, des normes de rejets à la

mer ou encore des normes pour la mise en place d'installations de réception portuaires.

Il conviendrait de mentionner, qu'au cours des deux dernières décennies, la convention Marpol73/78 et ses annexes ont fait l'objet d'amendements importants, qui ont permis de fixer des normes plus strictes et de poser des interdictions de rejets en mer de déchets des navires.

Additionnellement à la Convention Marpol73/78 amendée, on peut citer également d'autres conventions¹⁹, néanmoins, une convention récente fut adoptée par l'OMI le 13 février 2004, il s'agit de la convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, qui a été adoptée par l'OMI²⁰, elle précise que tous les navires sont tenus d'appliquer des procédures de gestion des eaux de ballast conformément aux normes de l'OMI, et les ports et les terminaux où ont lieu le nettoyage et les réparations des citernes à ballast sont tenus de fournir des installations adéquates pour la réception des sédiments.

¹⁹ La Convention internationale de Londres sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets (1972), - la convention internationale sur le contrôle des systèmes anti-sallures pour navires adoptée en 2001 qui interdit le recours à certains produits dans les peintures anti-salissures qui empêchent les organismes aquatiques de se fixer sur la coque.

²⁰ La Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballasts adoptée en 2004 et qui traite du problème du transfert et de l'introduction d'organismes aquatiques nuisibles lors des rejets des eaux de ballast des navires, entrée en vigueur le 8 septembre 2017.

l'OMI a adopté également le guide récapitulatif à l'intention des fournisseurs et des utilisateurs d'installations de réception portuaires²¹.

En Europe, l'Union européenne a mis en œuvre certaines parties de la convention MARPOL par le biais de la directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil, qui avait pour objectif « de réduire les rejets des déchets effectués par les navires utilisant les ports de la Communauté, en améliorant la disponibilité et l'utilisation des installations de réception portuaires destinées aux déchets d'exploitation et aux résidus de cargaison, et de renforcer la protection du milieu marin »²².

Cette directive fut remplacée par la Directive n° 2019/883²³, elle a pour objet, de protéger le milieu marin contre les conséquences néfastes des rejets des déchets des navires qui font escale dans les ports situés dans l'Union, tout en assurant la fluidité du trafic maritime, en améliorant la disponibilité et l'utilisation d'installations de réception

²¹ Le 1er mars 2018, l'OMI a adopté le guide récapitulatif à l'intention des fournisseurs et des utilisateurs d'installations de réception portuaires révisé (MEPC.1/Circ. 834/Rev.1) (ci-après dénommé «guide récapitulatif de l'OMI»), qui comprend des modèles types pour la notification des déchets, pour le reçu du dépôt des déchets et pour la notification de l'inadéquation présumée des installations de réception portuaires, ainsi que pour les prescriptions relatives à la soumission de rapports sur les installations portuaires de réception des déchets.

²² Directive européenne 200/59/CE du parlement européen et du conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison.

²³ Directive N° 2019/883 du 17/04/19 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

portuaires adéquates et le dépôt des déchets dans ces installations. Il y a lieu également de citer, les directives 2008/56/CE et 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil qui sont des instruments pertinents à cet égard²⁴.

En Algérie, comme, il a été précisé, le Code maritime algérien énonce « **Que tout navire est tenu de rejeter les substances polluantes dans les installations portuaires destinées à recevoir les résidus, déchets et d'une manière générales les matières polluantes** ».

Quant au décret du 06 janvier 2002²⁵ dans son article 56 du décret du 06 janvier 2002 relatif à l'exploitation et à la sécurité portuaire, énonce « Nul ne peut porter atteinte au bon état des ports et de leurs plans d'eau dans leur profondeur et netteté que dans leurs installations, il est interdit notamment de jeter dans les bassins portuaires et rades, des eaux pouvant contenir des hydrocarbures, des matières dangereuses, des produits chimiques, des déchets chimiques, des déchets toxiques, des

²⁴ La directive 2008/98/CE énonce les grands principes en matière de gestion des déchets, notamment le principe du «pollueur-payeur» et la hiérarchie des déchets, lequel prône le réemploi et le recyclage des déchets plutôt que d'autres formes de valorisation et d'élimination des déchets et exige la mise en place de systèmes de collecte séparée des déchets. En outre, la notion de responsabilité élargie du producteur est un principe directeur du droit de l'Union en matière de déchets, en vertu duquel les producteurs sont responsables des effets qu'ont leurs produits sur l'environnement tout au long de leur cycle de vie. Ces obligations s'appliquent aussi à la gestion des déchets des navires.

²⁵ Décret N° 02-01-du 06 janvier 2002 relatif à l'exploitation et à la sécurité portuaire,

produits insalubres ou incommodes ou des matières en suspens et de manière générale tout produit altérant le milieu marin.... ».

Le paragraphe 2 de l'article 57 du décret du 06 janvier 2002 précise également que « le responsable de ces rejets est tenu de procéder ou de faire procéder, à ces frais, au nettoyage du plan d'eau et ouvrages altérés par ces déversements.... ».

Cependant, l'article 58 dudit décret que « les opérations de déballastage des navires dans les ports ne sont autorisées par les services habilités de l'autorité portuaire que pour des cas particuliers, après vérification par ces derniers de l'autorité portuaire ou par un expert désigné par l'autorité portuaire, que ces eaux de ballast sont propres au regard de la réglementation en vigueur en la matière. Dans le cas contraire, les opérations de déballastage ne peuvent être effectuées que dans les installations prévues à cet effet et avec l'autorisation de l'autorité portuaire. »

En France, l'article L. 5334-8-2 énonce que, « Le capitaine de navire faisant escale dans un port maritime est tenu de déposer les déchets de son navire conservés à bord dans les installations de réception flottantes, fixes ou mobiles existantes, conformément aux normes pertinentes relatives aux rejets fixées par la convention MARPOL, avant de quitter le port. « Le navire peut toutefois être autorisé à appareiller dans les cas suivants :

« 1° Le navire dispose 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° Le navire est uniquement au mouillage pendant moins de vingt-quatre heures ou en cas de mauvaises conditions météorologiques.²⁶

Quant à l'article 5334-8-3, il précise que «Les officiers de port, officiers de port adjoints ou surveillants de port, agissant au nom de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire exigent le dépôt de tous les déchets avant le départ du navire dans une installation de réception adéquate dans les cas suivants : « 1° Si le navire ne dispose pas d'une capacité de stockage suffisante dédiée pour tous les déchets jusqu'au port d'escale suivant ;

« 2° S'il ne peut être établi que des installations de réception portuaire adéquates sont disponibles dans le port d'escale suivant; « 3° Si le port d'escale suivant n'est pas connu ; « 4° Si les résultats d'une inspection diligentée en application de l'article L. 5334-8-4 ne sont pas satisfaisants.» Ils peuvent interdire la sortie du navire qui n'a pas respecté ces exigences de dépôt des déchets dans une installation de réception adéquate et subordonner l'autorisation de sortie à leur exécution.

²⁶ 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.

Il en découle de cette réglementation variée que les déchets issus des navires font l'objet d'un encadrement strict²⁷.

-B- L'obligation de mettre en place des installations de réception portuaires

Avant d'aborder la problématique de l'obligation de mettre en place des installations de réception portuaires des déchets provenant de l'opération de déballastage, il conviendrait, de définir cette opération, en raison de la confusion qui peut naître avec d'autres notions.

A cet effet, le terme « **déballastage** » est souvent confondu avec le terme « dégazage », le déballastage est défini généralement, comme, le fait, pour un navire, d'opérer la vidange du lest liquide (ou **ballast**) qu'il transporte dans ses réservoirs pour s'alourdir pendant ses voyages à vide.

En Algérie, l'article 4 du décret 19-157 du 30 avril 2019 fixant les règles et conditions de transport des marchandises dangereuses ainsi que leur transit et séjour dans les ports, donne une définition des installations spécialisées en la considérant comme un endroit couvert ou non couvert, construit, conçu et équipé pour l'entreposage en toute sécurité de toute marchandise dangereuse. A notre avis, cette définition des installations spécialisées ne concerne pas les installations de réceptions portuaires

²⁷ Louise Chamaillard, « La gestion des déchets des navires », p.14.

En France, l'article L. 5334-7.- 5° définit l'installation de réception portuaire, il s'agit de « toute installation fixe, flottante ou mobile pouvant assurer le service de réception des déchets des navires ».

Alors que la directive de l'union européenne du 17 avril 2019²⁸ définit l'installation de réception portuaire », comme « toute installation fixe, flottante ou mobile pouvant assurer le service de réception des déchets des navires ».

Le guide de bonnes pratiques de l'OMI définit l'installation de réception portuaire, « Toute installation fixe, flottante ou mobile capable de recevoir des résidus/déchets visés par Marpol provenant d'un navire et préparés à cette fin »²⁹La convention Marpol 73/78 pose un principe général relatif aux infrastructures portuaires capable de recevoir les déchets des navires. Ce principe est formulé dans les annexes de la convention particulièrement, les annexes I, II, IV et V, celles-ci énoncent, que les Etats parties à la convention s'engagent à garantir la mise en place dans les ports d'installations de réception des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison.

Dans ce contexte, la règle 38.A. 1 de l'Annexe I relative à la prévention de la pollution par les hydrocarbures dispose que les « Gouvernements des parties à la présente convention s'engagent à garantir la mise en place, dans les terminaux de chargement

²⁸ L'article 2 -6 du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires

²⁹ Paragraphe 12, p.4 du Guide récapitulatif de l'OMI.

d'hydrocarbure, dans les ports de réparation et autres ports dans lesquels les navires ont des résidus et des mélanges d'hydrocarbure que les pétroliers et les autres navires auraient encore à décharger.

Alors que la règle 7.1 de l'Annexe V » Les Gouvernements des parties à la convention s'engagent à faire assurer la mise en place, dans les ports et dans les terminaux, d'installations de réception des ordures adaptées aux besoins des navires qui les utilisent, de manière à ne pas leur imposer de retards anormaux.

Il y a lieu de remarquer que la convention laisse le soin aux Etats membres de mettre en place les installations de réception portuaires, contrairement, à la gestion des déchets à bord des navires qui reste comme mentionné précédemment, fortement encadrée.

Les Etats parties à la convention Marpol 73/78 ont l'obligation de fournir des installations de réception des déchets dans les ports, ceux-ci veillent donc à fournir des installations de réception adéquates et fournir un service qui encourage leur utilisation.

A cet effet, en France, l'article 5334-9-1 précise que « Les autorités portuaires s'assurent que des installations de réception adéquates sont disponibles pour répondre aux besoins des navires utilisant habituellement le port sans causer des retards anormaux à ces navires et qu'elles permettent une gestion des déchets respectueuse de

l'environnement conformément à la réglementation relative aux déchets³⁰.

Selon le même article, les autorités portuaires ... « élaborent un plan de réception et de traitement des déchets des navires en consultant les parties concernées, dans des conditions prévues par décret en Conseil d'Etat. Toutefois, en sont exemptés les petits ports non commerciaux qui se caractérisent par un trafic très faible ou faible de navires de plaisance et dont les installations de réception portuaires sont intégrées dans un système de traitement des déchets géré par ou pour le compte d'une collectivité territoriale compétente. ».

La mise en place des installations de réception nécessite un plan de réception des déchets préalable à la construction des installations pour mieux gérer les déchets débarqués dans le port.

³⁰ Selon la directive du 27 novembre 2020, une installation de réception portuaire est considérée comme adéquate si elle est en mesure de répondre aux besoins des navires utilisant habituellement le port sans causer de retards anormaux, comme cela est également indiqué dans le guide récapitulatif de l'OMI et dans les lignes directrices de l'OMI visant à garantir l'adéquation des installations portuaires de réception des déchets (résolution MEPC.83(44)). Le caractère adéquat a trait à la fois aux conditions d'exploitation de l'installation au regard des besoins des utilisateurs et à la gestion environnementale des installations conformément au droit de l'Union en matière de déchets. Il pourrait s'avérer difficile, dans certains cas, d'évaluer si une installation de réception portuaire située en dehors de l'Union respecte une telle norme

Dans le cadre de l'Union européenne, la directive du 17 avril 2019 dans son article 4, précise Les États membres garantissent la disponibilité des installations de réception portuaires adéquates pour répondre aux besoins des navires qui utilisent habituellement le port sans causer de retards anormaux à ces navires.

2. Les États membres s'assurent de ce qui suit :

a) les installations de réception portuaires ont une capacité permettant de recueillir les types et les quantités de déchets des navires qui utilisent habituellement le port, compte tenu :

- i) des besoins opérationnels des utilisateurs du port ;
- ii) de la taille et de la position géographique de ce port ;
- iii) du type de navires qui font escale dans ce port ; et
- iv) des exemptions prévues à l'article 9 .

L'Administration Maritime, doit veiller à ce que les ports et terminaux disposent de ces installations et assurer le suivi , à travers des comptes rendus et des inspections en sanctionnant en rendant compte, en inspectant et en poursuivant les auteurs de non-conformité ou de violation.

S'agissant des plans de réception, l'article 5 de la directive, énonce que « Les États membres veillent à ce qu'un plan approprié de réception et de traitement des déchets soit établi et ait été mis en œuvre pour chaque port à l'issue des consultations menées auprès des parties concernées, y compris - en particulier - les utilisateurs des ports ou leurs

représentants et, le cas échéant, les autorités locales compétentes, les exploitants de l'installation de réception portuaire, des organisations mettant en œuvre les obligations découlant de la responsabilité élargie du producteur et des représentants de la société civile. Ces consultations devraient être organisées à la fois au cours de la phase initiale d'élaboration du plan de réception et de traitement des déchets et après son adoption, en particulier lorsque des changements importants ont eu lieu concernant les exigences prévues aux articles 4, 6 et 7»³¹.

Les prescriptions relatives à l'élaboration du plan de réception et de traitement des déchets sont détaillées dans l'annexe 1 de la directive. Néanmoins,

Les plans de réception des déchets sont établis en fonction d'un certain nombre de critères tels que les caractéristiques du port c'est-à-dire son aménagement, l'environnement, les équipements et les quais ; les caractéristiques des navires en particulier les trafics du port et les trafics futurs ; les caractéristiques des déchets à savoir les types et quantités de déchets ; ou encore la loi applicable dans l'Etat déchargés à savoir les types et quantités de déchets ; ou encore la loi applicable dans l'Etat³².

³¹ Article 5.1, Directive Européenne du 17 avril 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

³² Chapter 5, Section 5.22, p. 84 » comprehensive , manual on port reception facilities, 1999, édition IMO, London 1999.

Concernant les informations, les États membres s'assurent que les informations relatives aux plans de réception et de traitement des déchets et relatives à la disponibilité d'installations de réception portuaires adéquates dans leurs ports et à la structure des coûts, sont communiquées clairement aux exploitants de navires.³³, ainsi, « Les États membres s'assurent que les informations relatives aux plans de réception et de traitement des déchets et relatives à la disponibilité d'installations de réception portuaires adéquates dans leurs ports et à la structure des coûts, doivent être communiquées d'une manière claire aux exploitants de navires³⁴. Ces informations peuvent être également communiquées par voie électronique. Les États membres contrôlent la mise en œuvre par le port du plan de réception et de traitement des déchets.

S'agissant, les notifications préalables des déchets, la directive mentionne, que l'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire relevant du champ d'application de la directive 2002/59/CE qui fait route vers un

³³ Article 5 paragraphe de la Directive.

³⁴ L'article 5 de la directive du 17 avril 2019, Il s'agit notamment, -a- de l'emplacement des installations de réception portuaires correspondant à chaque poste de mouillage et, le cas échéant, leurs heures d'ouverture ;
b) la liste des déchets des navires habituellement gérés par le port ;
c) la liste des points de contact, des exploitants de l'installation de réception portuaire et des services proposés ;
d) la description des procédures de dépôt des déchets ;
e) la description des systèmes de recouvrement des coûts, y compris les systèmes et fonds de gestion des déchets tels qu'ils sont visés à l'annexe 4, le cas échéant.

port de l'Union remplit fidèlement et minutieusement³⁵, les informations figurant sur la notification préalable des déchets sont communiquées par voie électronique pour être consignées dans la partie du système d'information, de suivi et de contrôle de l'application visée à l'article 13 de la présente directive, conformément aux directives 2002/59/CE et 2010/65/UE.

Les informations figurant sur la notification préalable des déchets sont disponibles à bord, de préférence sous forme électronique, au moins jusqu'au port d'escale suivant, et sont mises à la disposition des autorités compétentes des États membres qui en font la demande.

Les États membres veillent à ce que les informations qui sont communiquées en vertu du présent article soient examinées et partagées avec les autorités chargées du contrôle de l'application sans retard.

³⁵ Le formulaire figurant à *l'annexe 2* de la directive (ci-après dénommé « Notification préalable des déchets ») prévoit de communiquer toutes les informations que celle-ci contient à l'autorité ou à l'organisme désigné à cet effet par l'État membre dans lequel ce port est situé :

- a) au moins vingt-quatre heures avant l'arrivée, si le port d'escale est connu ;
- b) dès que le port d'escale est connu, si ces informations sont disponibles moins de vingt-quatre heures avant l'arrivée ; ou
- c) au plus tard au moment où le navire quitte le port précédent, si la durée du voyage est inférieure à vingt-quatre heures.

L'article 7 de la directive du 17 avril 2019 précise que « Avant de quitter un port de l'Union, le capitaine d'un navire faisant escale dans ce port dépose tous les déchets conservés à bord dans une installation de réception portuaire conformément aux normes relatives aux rejets pertinentes qui sont fixées dans la convention Marpol73/78.

Le guide récapitulatif de l'OMI suscitée, prévoit l'obligation de la notification des inadéquations présumées des installations de réception portuaires. Dans le cadre de cette procédure, un navire devrait signaler de telles inadéquations à l'administration de l'État du pavillon, qui, à son tour, doit en informer l'OMI et l'État du port.

Il en résulte de ce qui précède, que l'autorité portuaire doit avoir le maximum de liberté pour imposer ces mesures, car, la donne environnementale est devenue un élément indispensable de la gestion portuaire, afin d'éviter la mise en cause de leur responsabilité.

Chapitre II- Les Investissements en matière de rejet des eaux de Ballast : Une nécessité

La donne environnementale est devenue un élément indispensable de la gestion portuaire, les autorités portuaires sont amenées à investir en matière de protection de l'environnement portuaire.

L'une des difficultés que soulève la mise en place des installations de réception portuaire, est la question de l'investissement

et les coûts induits par la réalisation de telles installations de réception dans les ports et terminaux, dans la mesure où la Convention Marpol 73/78 impose des normes de rejets à la mer des substances nocives pour l'environnement marin, les navires doivent être équipés de systèmes de traitement de ces substances. Mais ces équipements ont un coût et l'équipage doit être formé à leur utilisation, certains armement restent récalcitrants à l'application de ces normes à cause des investissements que cela induit³⁶.

En outre, si dans la plupart des pays développés, les armateurs, les compagnies maritimes et les opérateurs maritimes s'acquittent de leurs droits pour accéder aux installations, la question qui se pose est de savoir si c'est le cas dans les ports algériens ? à cause du problème de disponibilité des installations de réception portuaires.

D'où la nécessité de prévoir un régime juridique d'investissements portuaires, qui fixera les modalités de prise en charge de ces coûts, notamment dans le cadre du Partenariat public-Privé.

Les ports maritimes de commerce algériens malgré d'importants investissements, restent encore marqués par un sous équipement en matière d'infrastructures et de superstructures, en autres au niveau des installations de réception portuaire³⁷.

³⁶Louise Chamaillard, « La gestion des déchets des navires », Op.Cit, p.14.

³⁷ Voir notre thèse de Doctorat, « L'espace portuaire Algérien : Problèmes et perspectives », Université de Nantes, Année 1997.

L'Algérie fidèle aux principes de sa politique extérieure et de coopération Internationale à toujours partager les préoccupations de la communauté Internationale en matière de protection de l'environnement marin.

Cet attachement aux efforts Internationaux, s'est manifesté à travers son adhésion et la ratification des principaux instruments et conventions initiées par l'OMI et citées plus haut³⁸.

Cette adhésion à la réglementation Internationale s'est accompagnée par la mise en place au niveau national d'un certain nombre de textes à caractère législatif et réglementaire qui se sont soit inspirés des Conventions Internationales soit créés en application de celles-ci³⁹.

³⁸ Ainsi, s'agissant des principales conventions ratifiées, on peut citer dans le domaine de la navigation maritime :- Décret N° 83-510 du 27/08/83 - SOLAS 74 et Protocole 78, Décret N° 87-45 du 01/08/87- COLREG 1972, Décret N°88- 58 du 26/04/88-, STCW 1978, Décret 82- 340 du 13/11/82, SAE 79 - Décret N° 63-344 du 11/09/1963 portant adhésion de l'Algérie à la convention Internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, Décret N° 88-108 du 26/04/1988 portant adhésion à la convention Internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et au protocole de 1978 y relatif, Décret Présidentiel N°90- 38 DU 16/06/90 portant ratification de la convention portant création de L'INMARSAT et de l'accord d'exploitation relatif à l'Organisation Internationale de télécommunications maritimes par satellites

³⁹ Voir dans ce sens, notre article, Haddoum Kamel, « L'action de l'Algérie en matière de sécurité et de sûreté maritime »,

Parmi les principaux textes, il y a lieu de citer , **le Code Maritime Algérien**⁴⁰ ainsi que Loi n°03-10 relative à protection de l'environnement dans le cadre du développement durable⁴¹,

Ainsi que le Décret n °83-580 portant obligation de signalement aux capitaines de navires transportant des marchandises dangereuses, toxiques ou polluantes en cas de déversement.

Il y a lieu d'ajouter également les dispositions pénales notamment celles concernant, les atteintes à la sécurité de la navigation maritime⁴².

Il n'en demeure pas moins que, la ratification des conventions internationales ainsi que l'élaboration des textes nationaux impose aux

⁴⁰ Ordonnance N° 76-80/ du 23/10/76 modifiée et complétée par la Loi N° 98-05/ du 25/ 06/98 et par la Loi 10- du 15 Aout 2010., notamment les Articles 941, 946 et 949 (répression des rejets dans les ports)

953 (police des matières dangereuses) ainsi que Articles 941, 946 et 949(répression des rejets dans les ports) 953 (police des matières dangereuses) pour la Loi n°03-10 du 03 juillet 2003 relative à protection de l'environnement dans le cadre du développement durable, les articles 52 à 58 (pollution de la mer), 84 à 87 (sanctions pour pollution de l'atmosphère) , 88 à 100 (sanctions pour pollution de la mer), 101 à 106 (sanctions concernant les installations classées) et les articles 111 à 112 (recherches et constatations des infractions)

⁴¹ Voir les articles 52 à 58 (pollution de la mer), 84 à 87 (sanctions pour pollution de l'atmosphère) , 88 à 100 (sanctions pour pollution de la mer), 101 à 106 (sanctions concernant les installations classées) et les articles 111 à 112 (recherches et constatations des infractions) ainsi que celle relative à l'utilisation normale des eaux

⁴² Voir notamment les articles 478, 488 et 491 du code maritime.

Etats de mettre en œuvre ce cadre juridique à travers la mise en place d'infrastructures adéquats.

Les investissements dans le secteur portuaire se caractérisent par leur spécificité, en raison particulièrement de leurs coûts exorbitants, cependant, l'Algérie a consenti d'importants investissements dans le développement de ses infrastructures portuaires. La nature de service public qui caractérise les activités de transport maritime, impose une politique d'intervention de l'Etat algérien afin de satisfaire l'intérêt général.

Ainsi, il s'agit en premier lieu de présenter l'évolution des investissements portuaires en Algérie (Paragraphe1) et de s'interroger sur le meilleur moyen afin d'encourager la mise en place des installations de réception portuaire en Algérie.

Paragraphe -1--L'évolution du régime des investissements portuaires en Algérie :

La question du financement des investissements portuaires et par delà des installations de déballastage, est liée à la question récurrente du statut du port⁴³, ce dernier est passé par une multitude de régimes

⁴³ Sur la question du Statut juridique des ports algériens, Voir nos articles, « Quelles réformes pour les algériens, Revue SCAPEL, Université Aix Marseille, France ; 1^{er} trimestre 2011, « La mise en application du nouveau statut des ports Algériens : Une mesure attendue ! » in Annuaire de Droit Maritime et Océanique, ADMO, Tome 20, Année 2002 et « Le Nouveau Code Maritime Algérien : De nouvelles perspectives pour les ports Algériens », in Annuaire de Droit Maritime et Océanique, ADMO, Tome 17, Année 1999.

juridiques qui pose la question du financement de l'ensemble de ses infrastructures et superstructures.

Ainsi, le régime de financements des investissements portuaires est passé d'un régime centralisateur à un régime décentralisé⁴⁴.

-1- Evolution historique :

Le financement des investissements portuaires en Algérie s'est appuyé, sur un régime centralisateur de la politique économique de l'Algérie qui a influencé le secteur portuaire qui ne pouvait qu'obéir aux impératifs de la planification nationale.

Il en résulte une participation accrue de l'Etat dans le financement des investissements portuaires, l'avènement de l'économie de marché a instauré un nouveau régime d'investissement qui marque clairement son caractère dualiste.

Le régime juridique des ports n'envisageait pas la participation du secteur privé, notamment les usagers du port, au financement de certains travaux.

⁴⁴ Sur la question du financement des Investissements portuaires, voir nos articles, « Les investissements maritime et portuaire en Algérie: La consécration du régime de la concession », Neptunus, e.revue Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 20, 2014(<http://www.cdm.univ-nantes.fr>), « Le partenariat public-privé dans le financement des Investissements portuaires », Revue Algérienne des sciences juridiques économiques et politiques, année 2013 ; volume IV : pp. 23-49

-2-Le régime actuel des investissements portuaires :

Le financement des investissements portuaires concerne les infrastructures et les superstructures. Il est admis que, le port est composé d'infrastructures, de superstructures et de dépendances grevées de servitudes au profit de la circulation maritime et du développement des ports. Les infrastructures sont définies par l'article 895 du code maritime algérien⁴⁵A la suite de la modification intervenue le 25 juin 1998, le code maritime algérien à travers l'article 910, a procédé à une répartition claire des charges dans le développement des ports algériens.

Ainsi, selon l'article 910, « Les travaux d'entretien, de création, d'extension, de modernisation et de renouvellement des ouvrages d'infrastructures citées par l'article 895 du code maritime algérien ainsi que le dragage sont à la charge de l'Etat. Toutefois, l'autorité portuaire participe au financement des opérations d'entretien et d'adaptation des

⁴⁵L'article 895 définit d'une manière exhaustive, les infrastructures et le superstructures.

La première catégorie, c'est à dire les infrastructures sont constituées de :

- les chenaux d'accès et les ouvrages de signalisation et de guidage des navires constitués notamment par les phares, bouées et autres moyens requis pour assurer l'évolution des navires et la sécurité de la navigation,
- Les ouvrages de protection du port (jetée, digues, brise lame) et les plans d'eau abrités (bassin et darse)
- les ouvrages nécessaires à la construction et à la réparation navale (Cale sèche, cale de halage).

D'une manière générale, les infrastructures sont considérées comme, massives, de création discontinu, immuables, fortement indivisibles et à coûts fixes élevés, en outre, leur vie est très longue.

ouvrages d'infrastructures existant ainsi que celles inhérentes aux travaux de dragage.

L'autorité portuaire finance l'entretien et le développement des superstructures Portuaires »⁴⁶.

Il ressort de cette disposition, que le Code maritime algérien modifié, prévoit une participation de l'Etat et de l'autorité portuaire dans le financement des investissements portuaires, néanmoins, la participation de l'autorité portuaire se limite uniquement au financement des opérations d'entretien et d'adaptation des ouvrages d'infrastructures existants ainsi que celles concernant les travaux de dragage⁴⁷.

Il en résulte également de ce qui précède, que le financement de ces investissements portuaires ignore la participation du Secteur privé.

⁴⁶ Cependant, le texte d'application devant préciser la répartition des charges d'investissement entre l'Etat et l'autorité portuaire n'a pas vu le jour.

⁴⁷ Les frais relatifs aux divers travaux sont pris en charge conjointement par l'Etat et la nouvelle Autorité portuaire, il s'agit de la réalisation des travaux se rapportant à l'aménagement et au développement des infrastructures portuaires, et l'ensemble des superstructures ainsi que l'entretien, la réhabilitation, le renouvellement et l'extension des ouvrages d'infrastructures ainsi qu'aux opérations de dragage, ainsi que la création et l'aménagement, le cas échéant, de zones extra portuaires visant au désengorgement des ports, voir dans ce sens, notre article « Le nouveau code maritime algérien : de nouvelles perspectives pour les ports », ADMO, Volume N° XVII, Nantes, 1999, PP.117- 135.

D'une manière générale, les infrastructures sont considérées comme, massives, de création discontinu, immuables, fortement indivisibles et à coûts fixes élevés, en outre, leur vie est très longue⁴⁸.

Alors que les superstructures comprennent en autres, les installations de déballastages⁴⁹.

-Paragraphe -2- Le Partenariat public-privé une solution : Une solution pour la mise en place des installations de réception portuaire

Parmi les obstacles à la mise en place des installations de réception portuaire, figure la question récurrente de leur financement,

⁴⁸ L'article 895 définit d'une manière exhaustive, les infrastructures et le superstructures.

La première catégorie, c'est à dire les infrastructures sont constituées de :

- les chenaux d'accès et les ouvrages de signalisation et de guidage des navires constitués notamment par les phares, bouées et autres moyens requis pour assurer l'évolution des navires et la sécurité de la navigation,
- Les ouvrages de protection du port (jetée, digues, brise lame) et les plans d'eau abrités (bassin et darse)
- les ouvrages nécessaires à la construction et à la réparation navale (Cale sèche, cale de halage).

Haddoum Kamel, article « Le nouveau code maritime algérien : de nouvelles perspectives pour les ports », Op.Cit, p.7.

⁴⁹ Selon l'article 896, les superstructures sont composées, L'ensemble des installations, équipement fixe ou mobile et outillages nécessaires aux opérations d'accostage des navires et de télécommunication, de débarquement et d'embarquement des passagers, chargement et déchargement des navires,

- de réception, de transfert, de stockage, de pesage et de livraison de marchandises;
- d'avitaillement des navires en eau douce et énergie électrique, de soutage, de déballastage et dégazage des navires, de réparation navale et de lutte contre l'incendie et la pollution,

Ce qui nécessite des frais importants, se pose alors le problème du choix des investissements et de leur financement qui met en jeu les relations entre le port et les pouvoirs publics, même si le recours à l'Etat devient la plupart du temps indispensable, compte tenu de la nature discontinue de la plupart de ces investissements.

d'où la nécessité de rechercher de nouveaux procédés de financement. Parmi, ces procédés, il conviendrait de mentionner, le régime du Partenariat Public-Privé, qui consiste à confier à une entreprise privée, notamment, la réalisation, la maintenance et la gestion de certains équipements publics pour une période déterminée⁵⁰.

A cet effet, le recours au procédé du partenariat Public-Privé pour financer et gérer les installations de réception portuaires, peut constituer une solution judicieuse afin de contourner le problème des coûts de ces installations. Sachant, que l'Algérie recouru au régime du Partenariat Public-Privé dans certains ports algériens en matière de gestion des terminaux à conteneurs à l'exemple des conventions de concessions des terminaux de Bejaia avec la Société de Singapour et la Société Emirati Dubai Port World⁵¹.

⁵⁰, Haddoum Kamel, « Le partenariat public-privé dans le financement des Investissements portuaires », Revue Algérienne des sciences juridiques économiques et politiques, année 2013 ; volume IV : pp.43- 49.

⁵¹ Haddoum Kamel, « Les investissements portuaires : La Consécration du régime de la Concession, Neptunus, e.revue Centre de Droit Maritime et Océanique ,Université de Nantes, vol. 20, 2014, (<http://www.cdmo.univ-nantes.fr>).

Conclusion

La convention Marpol 73/78, instaure des règles relatives à la mise en place des installations de réception, cette réglementation s'impose à l'ensemble des Etats-parties à la convention.

Malgré les différents textes juridiques, les rejets des déchets se poursuivent dans nos ports.

Dès lors, la mise en place des installations de réception portuaires devient indispensable, pour lutter contre la pollution opérationnelle, on a constaté qu'en Europe, la première Directive 2000/59 a contribué à la réduction des rejets de déchets en mer.

Malgré son caractère contraignant et strict en matière d'application de ces dispositions, la Convention Marpol73/78 a laissé le choix aux Etats membres de construire les installations de réception portuaires, aussi, elle n'a pas entrepris les mêmes actions que celles applicables aux navires.

S'agissant, de l'Algérie, il a été constaté, l'absence de ces installations au niveau des ports algériens, il en résulté, la nécessité, de prévoir la mise en place de ces installations portuaires de réception des eaux de déballastage des navires, notamment à travers le Partenariat Public-Privé et les concessions portuaires et l'institution de redevances qui seront perçues sur les navires, afin de couvrir destinée à couvrir le coût de ces installations.

Bibliographie :

-1- Ouvrages

Kahloula Mohamed, « Manuel de droit des pollutions et nuisances », édition Konouz, 2013,

Montaz Arnaud, droit maritime, Edition Vuibert, Paris 2012.

-2- Thèses et Mémoires

Chamaillard Louise, « La gestion des déchets des navires », mémoire de Master Professionnel, droit maritime et des transports, Université Aix –Marseille, Année Universitaire, 2011.

-3 - Articles

Haddoum Kamel

-1- « La pollution dans les ports de Commerce Algériens », Revue de droit des Transports et des activités portuaires, N°02, 2015, PP.21-45,

-2- « Les efforts internationaux en matière de protection de l'environnement Marin », Revue du droit et des Sciences Politiques, Volume 2, numéro 1, PP. 540-550,

-3- « L'action de l'Algérie en matière de sécurité et de sûreté maritime », pp.65-88,

-4- « Quelles réformes pour les algériens, Revue SCAPEL, Université Aix Marseille, France ; 1^{er} trimestre 2011, PP.17-28,

-5- « La mise en application du nouveau statut des ports Algériens : Une mesure attendue ! » in Annuaire de Droit Maritime et Océanique, ADMO, Tome 20, Année 2002, PP.

-6- « Le nouveau code maritime algérien : de nouvelles perspectives pour les ports », ADMO, Volume N° XVII, Nantes, 1999, PP.117- 135,

-7- « Les investissements maritime et portuaire en Algérie: La consécration du régime de la concession », Neptunus, e.revue Centre de Droit Maritime et Océanique ,Université de Nantes, vol. 20, 2014(<http://www.cdm.univ-nantes.fr>), PP.1-11,

-8- « Le partenariat public-privé dans le financement des Investissements portuaires », Revue Algérienne des sciences juridiques économiques et politiques, année 2013 ; volume IV : pp. 23-49