



**Norme
internationale**

ISO 18725

**Tourisme et services connexes —
Ports de plaisance et ports à sec —
Exigences pour les ports propres et
ports propres actifs en biodiversité**

*Tourism and related services — Yacht harbours and dry stacks
— Requirements for clean harbours and active biodiversity
harbours*

**Première édition
2024-06**

iteh Standards
iteh Standards (iteh.ai)
Document Preview

[ISO 18725:2024](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/iso/b8c1e651-af6b-4343-a370-48e2c96ab351/iso-18725-2024)

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/iso/b8c1e651-af6b-4343-a370-48e2c96ab351/iso-18725-2024>

iTeh Standards
(<https://standards.iteh.ai>)
Document Preview

[ISO 18725:2024](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/iso/b8c1e651-af6b-4343-a370-48e2c96ab351/iso-18725-2024)

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/iso/b8c1e651-af6b-4343-a370-48e2c96ab351/iso-18725-2024>



DOCUMENT PROTÉGÉ PAR COPYRIGHT

© ISO 2024

Tous droits réservés. Sauf prescription différente ou nécessité dans le contexte de sa mise en œuvre, aucune partie de cette publication ne peut être reproduite ni utilisée sous quelque forme que ce soit et par aucun procédé, électronique ou mécanique, y compris la photocopie, ou la diffusion sur l'internet ou sur un intranet, sans autorisation écrite préalable. Une autorisation peut être demandée à l'ISO à l'adresse ci-après ou au comité membre de l'ISO dans le pays du demandeur.

ISO copyright office
Case postale 401 • Ch. de Blandonnet 8
CH-1214 Vernier, Genève
Tél.: +41 22 749 01 11
E-mail: copyright@iso.org
Web: www.iso.org

Publié en Suisse

Sommaire

Page

Avant-propos	iv
Introduction	v
1 Domaine d'application	1
2 Références normatives	1
3 Termes et définitions	1
4 Déclaration de politique « ports propres »	3
5 Mise en œuvre d'une démarche stratégique pour port propre	4
5.1 Étude diagnostique	4
5.2 Mise en œuvre des critères opérationnels	4
5.2.1 Généralités	4
5.2.2 Traitement des déchets et pollutions	4
5.2.3 Installations sanitaires (douches et toilettes, bacs à vaisselle, dépotage des WC chimiques)	6
5.2.4 Pollutions accidentelles	6
5.2.5 Ressources en eau et en énergie	7
5.3 Formation, information, sensibilisation et écoute des usagers	7
5.3.1 Formation et sensibilisation du personnel des ports de plaisance	7
5.3.2 Information/sensibilisation des usagers et traitement des remontées d'information	8
6 Pilotage de la démarche stratégique	8
7 Suite optionnelle: ports propres actifs en biodiversité	9
7.1 Démarche en faveur de la biodiversité dans le port de plaisance et son aire d'influence	9
7.2 Connaître l'environnement du port de plaisance et son aire d'influence	9
7.2.1 Compiler et analyser les études existantes	9
7.2.2 Choisir les solutions à mettre en œuvre	10
7.2.3 Pilotage de la démarche	10
7.2.4 Communication	12
Annexe A (informative) Exemples d'actions visant à faire la promotion des ressources alternatives en eau et en énergie dans les ports de plaisance	13
Annexe B (informative) Exemples d'actions de communication pour les ports propres actifs en biodiversité	14
Annexe C (informative) Exemples d'actions permettant de préserver la biodiversité dans les ports de plaisance	15
Bibliographie	16

Avant-propos

L'ISO (Organisation internationale de normalisation) est une fédération mondiale d'organismes nationaux de normalisation (comités membres de l'ISO). L'élaboration des Normes internationales est en général confiée aux comités techniques de l'ISO. Chaque comité membre intéressé par une étude a le droit de faire partie du comité technique créé à cet effet. Les organisations internationales, gouvernementales et non gouvernementales, en liaison avec l'ISO participent également aux travaux. L'ISO collabore étroitement avec la Commission électrotechnique internationale (IEC) en ce qui concerne la normalisation électrotechnique.

Les procédures utilisées pour élaborer le présent document et celles destinées à sa mise à jour sont décrites dans les Directives ISO/IEC, Partie 1. Il convient, en particulier, de prendre note des différents critères d'approbation requis pour les différents types de documents ISO. Le présent document a été rédigé conformément aux règles de rédaction données dans les Directives ISO/IEC, Partie 2 (voir www.iso.org/directives).

L'ISO attire l'attention sur le fait que la mise en application du présent document peut entraîner l'utilisation d'un ou de plusieurs brevets. L'ISO ne prend pas position quant à la preuve, à la validité et à l'applicabilité de tout droit de brevet revendiqué à cet égard. À la date de publication du présent document, l'ISO n'avait pas reçu notification qu'un ou plusieurs brevets pouvaient être nécessaires à sa mise en application. Toutefois, il y a lieu d'avertir les responsables de la mise en application du présent document que des informations plus récentes sont susceptibles de figurer dans la base de données de brevets, disponible à l'adresse www.iso.org/brevets. L'ISO ne saurait être tenue pour responsable de ne pas avoir identifié tout ou partie de tels droits de propriété.

Les appellations commerciales éventuellement mentionnées dans le présent document sont données pour information, par souci de commodité, à l'intention des utilisateurs et ne sauraient constituer un engagement.

Pour une explication de la nature volontaire des normes, la signification des termes et expressions spécifiques de l'ISO liés à l'évaluation de la conformité, ou pour toute information au sujet de l'adhésion de l'ISO aux principes de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) concernant les obstacles techniques au commerce (OTC), voir www.iso.org/avant-propos.

Le présent document a été élaboré par le comité technique ISO/TC 228, *Tourisme et services connexes*.

Il convient que l'utilisateur adresse tout retour d'information ou toute question concernant le présent document à l'organisme national de normalisation de son pays. Une liste exhaustive desdits organismes se trouve à l'adresse www.iso.org/fr/members.html.

Introduction

Les activités des bateaux et navires de plaisance, ainsi que l'implantation géographique des ports de plaisance, peuvent avoir une influence significative sur la qualité de l'eau et des sédiments, parmi bien d'autres facteurs, environnant le port de plaisance. Ceci peut avoir un impact sur l'environnement proche et la biodiversité dans le périmètre du port de plaisance et dans la zone d'effet de ce dernier.

Avec une approche technique et environnementale optimale, le port de plaisance peut jouer un rôle majeur dans la lutte contre la pollution. L'exploitant d'un port de plaisance peut contribuer à la préservation et à la restauration des écosystèmes aquatiques, à la qualité de l'eau de mer ou de l'eau douce, au maintien de la santé et de la salubrité publiques, ainsi qu'au développement d'activités économiques, sociales et environnementales.

Prenant en considération la nature unique de chaque port de plaisance, le présent document propose à chaque exploitant de port de plaisance une approche adaptée et proportionnée pour la mise en œuvre d'une politique de qualité environnementale. Cette dernière est appelée « politique ports propres », et spécifiée aux [Articles 4, 5 et 6](#).

L'exploitant du port de plaisance peut également s'engager à respecter des normes de protection de l'environnement plus exigeantes que celles spécifiées dans la politique « ports propres », en déployant des moyens de protection et de restauration de la biodiversité. Une suite optionnelle et complémentaire de la politique « ports propres » est donc proposé à [l'Article 7](#), sous le nom de « ports propres actifs en biodiversité ».

Le gestionnaire du port de plaisance peut choisir de se conformer uniquement à la politique « ports propres », ou à la fois à la politique « ports propres » et aux dispositions relatives aux ports propres actifs en biodiversité. Les deux approches peuvent être concomitantes ou peuvent être développées l'une après l'autre, dans une perspective de progression continue. La conformité à la politique « ports propres » constitue une condition préalable à la conformité à la politique « ports propres actifs en biodiversité ».

Il est entendu que les ports de plaisance sont les récepteurs passifs (ou réceptacles) d'une pollution externe provoquée, par exemple, par le bassin versant et la haute mer, dont le port de plaisance lui-même n'est pas responsable. Le présent document spécifie des exigences concernant les mesures relatives à l'obtention des meilleurs résultats, et non des exigences de performance.

Afin de faciliter la réalisation et le suivi de cette approche environnementale, la section principale (politique « ports propres ») et la suite optionnelle (ports propres actifs en biodiversité) du présent document comprennent:

- une étude diagnostique environnementale;
- la mise en œuvre d'une politique environnementale;
- l'installation d'équipements pour lutter contre la pollution et restaurer l'environnement naturel;
- la formation du personnel;
- l'éducation des usagers des ports de plaisance.

Tourisme et services connexes — Ports de plaisance et ports à sec — Exigences pour les ports propres et ports propres actifs en biodiversité

1 Domaine d'application

Le présent document spécifie les exigences relatives à la définition d'une démarche stratégique et des moyens permettant d'améliorer la qualité environnementale des ports et de protéger l'environnement et la biodiversité.

Il s'applique:

- aux ports de plaisance, en mer ou en eaux intérieures (lac, rivière, canal, etc.);
- aux ports mixtes (plaisance et pêche/commerce);
- aux ports à sec.

Ce document s'applique quels que soient les autorités portuaires et le mode de gestion du port de plaisance. La zone de couverture pertinente définie est le domaine portuaire de plaisance.

2 Références normatives

Les documents suivants sont cités dans le texte de sorte qu'ils constituent, pour tout ou partie de leur contenu, des exigences du présent document. Pour les références datées, seule l'édition citée s'applique. Pour les références non datées, la dernière édition du document de référence s'applique (y compris les éventuels amendements).

ISO 13687-1:2017, *Tourisme et services connexes — Ports de plaisance — Partie 1: Exigences minimales pour les ports de niveau de service basique*

ISO 13687-2:2017, *Tourisme et services connexes — Ports de plaisance — Partie 2: Exigences minimales pour les ports de niveau de service moyen*

3 Termes et définitions

Pour les besoins du présent document, les termes et définitions suivants s'appliquent.

L'ISO et l'IEC tiennent à jour des bases de données terminologiques destinées à être utilisées en normalisation, consultables aux adresses suivantes:

- ISO Online browsing platform: disponible à l'adresse <https://www.iso.org/obp>
- IEC Electropedia: disponible à l'adresse <https://www.electropedia.org/>

3.1 aire d'influence

territoire délimité où le *port de plaisance* (3.14) a un impact sur l'environnement

3.2

biodiversité

variabilité entre les organismes vivants sur Terre, incluant la variabilité dans et entre les espèces et les écosystèmes

Note 1 à l'article: De plus amples informations sur la biodiversité sont fournies par la Convention sur la diversité biologique.^[4]

[SOURCE: IWA 42:2022, 3.1.3, modifié — Le terme privilégié « diversité biologique » a été supprimé.]

3.3

point propre

lieu de collecte sécurisée des déchets liés à l'activité du *port de plaisance* (3.14) qui peuvent être dangereux pour l'*environnement* (3.5)

3.4

document

support d'information et l'information qu'il contient

Note 1 à l'article: Le support peut être papier, disque informatique magnétique, électronique ou optique, photographie ou échantillon étalon ou une combinaison de ceux-ci.

3.5

environnement

milieu dans lequel un système global fonctionne, incluant l'air, l'eau, le sol, les ressources naturelles, la flore, la faune, les êtres humains et leurs interrelations

Note 1 à l'article: Dans ce contexte, le milieu s'étend de l'intérieur de l'*organisme* (3.8) au système global.

[SOURCE: ISO 14001:2015, 3.2.1, modifié — « dans lequel un organisme » a été remplacé par « dans lequel un système global » dans la définition; les Notes 1 et 2 à l'article ont été supprimées et remplacées par une nouvelle Note 1 à l'article.]

3.6

partie intéressée

personne ou *organisme* (3.8) qui peut soit influencer sur une décision ou une activité, soit être influencé(e) ou se sentir influencé(e) par une décision ou une activité

3.7

objectif

résultat à atteindre

Note 1 à l'article: Un *objectif* (3.7) peut être stratégique, tactique ou opérationnel.

3.8

organisme

personne ou groupe de personnes ayant ses propres fonctions, avec des responsabilités, des autorités et des relations lui permettant d'atteindre son *objectif* (3.7)

3.9

autorité publique

autorité portuaire

représentants de l'État, du gouvernement national ou du gouvernement local et institutions qui peuvent disposer du pouvoir de police de l'exploitation du *port de plaisance* (3.14), de la conservation du *domaine portuaire de plaisance* (3.15) et de la police du plan d'eau

3.10

navire

bateau de tout type, taille ou construction

3.11

aire d'entretien et de réparation des navires

aire de carénage

aire qui regroupe l'activité de nettoyage, d'entretien et de réparation des *navires* (3.10), permettant également des opérations de sablage éventuelles, des travaux sur les coques (polyester ou autres matériaux), des travaux mécaniques (moteurs de propulsion et autres équipements), ainsi que des opérations de lavage des navires

3.12

traçabilité

<procédures de gestion des déchets> permettant de connaître l'origine, l'emplacement, le stockage et l'historique (c'est-à-dire l'ensemble de la trajectoire) des déchets tout au long de leur chaîne de production et de leur gestion ultérieure

3.13

utilisateur ou usager

personne profitant des installations et des services fournis par le *port de plaisance* (3.14)

3.14

port de plaisance

installation de mouillage offrant un abri contre les mauvaises conditions météorologiques et disposant d'un débarcadère et d'une base terrestre et aquatique appropriée pour le bateau ou le navire et leur équipage

[SOURCE: ISO 13687-1:2017, 3.15, modifié — « des installations terrestres et nautiques » a été remplacé par « une base terrestre et aquatique » et « les embarcations » a été remplacé par « le bateau ou le navire » dans la définition; la Note 1 à l'article a été supprimée.]

3.15

domaine portuaire de plaisance

terre-pleins portuaires

territoire délimité relevant de l'autorité de l'*exploitant du port de plaisance* (3.17) ou de son concessionnaire dans lequel le *port de plaisance* (3.14) peut agir

Note 1 à l'article: Il peut inclure, entre autres, des zones d'ancrage et d'équipements légers dont le port de plaisance est l'exploitant.

[ISO 18725:2024](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/iso/b8c1e651-af6b-4343-a370-48e2c96ab351/iso-18725-2024)

[s://standards.iteh.ai/catalog/standards/iso/b8c1e651-af6b-4343-a370-48e2c96ab351/iso-18725-2024](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/iso/b8c1e651-af6b-4343-a370-48e2c96ab351/iso-18725-2024)

gestionnaire du port de plaisance

personne relevant de l'*exploitant du port de plaisance* (3.17) qui est responsable de la direction et de la coordination des activités du *port de plaisance* (3.14) et des installations connexes, ainsi que du management de l'ensemble du personnel

3.17

exploitant du port de plaisance

personne ou entité ayant la responsabilité globale du *port de plaisance* (3.14)

[SOURCE: ISO 13687-1:2017, 3.16]

4 Déclaration de politique « ports propres »

Le port de plaisance doit s'engager dans une démarche stratégique d'amélioration de la qualité environnementale du port, en précisant qu'il souhaite mobiliser les moyens financiers, humains et matériels nécessaires à cette fin.

Cette déclaration doit être approuvée par l'exploitant du port de plaisance et communiquée aux parties intéressées.

5 Mise en œuvre d'une démarche stratégique pour port propre

5.1 Étude diagnostique

L'exploitant du port de plaisance doit mettre en œuvre une démarche stratégique pour port propre et réaliser un diagnostic préalable relatif à la qualité environnementale du port. Cette étude doit établir un état zéro et objectiver la situation du port de plaisance au lancement de sa démarche stratégique.

L'étude a pour objectif de définir l'approche stratégique au regard des caractéristiques spécifiques du port de plaisance (taille, etc.). Cette étude doit être réalisée par un bureau d'études et d'ingénierie reconnu par les autorités publiques.

L'étude diagnostique doit couvrir au moins les cinq aspects suivants:

- 1) le port de plaisance et son environnement;
- 2) l'origine, la nature et l'impact des pollutions sur l'environnement;
- 3) une description exhaustive des mesures, des processus et des équipements déjà existants;
- 4) une définition des objectifs de qualité souhaités;
- 5) le programme d'action initial pour atteindre ces objectifs.

L'étude diagnostique préalable doit établir un plan d'action initial. Les actions identifiées doivent être hiérarchisées et planifiées dans le temps. Les moyens nécessaires doivent être alloués. Fondé sur le diagnostic et l'état zéro préétabli, le plan d'action doit être spécifique à chaque port de plaisance.

5.2 Mise en œuvre des critères opérationnels

5.2.1 Généralités

Le port de plaisance doit être responsable du respect des critères énumérés dans les paragraphes suivants (voir [Tableaux 1 à 7](#)). Lorsque l'origine des pollutions identifiées dans le diagnostic se situe en dehors du domaine portuaire de plaisance, le gestionnaire du port de plaisance doit en informer l'autorité publique.

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/iso/b8c1e651-af6b-4343-a370-48e2c96ab351/iso-18725-2024>

5.2.2 Traitement des déchets et pollutions

Cette démarche stratégique globale de traitement des déchets doit prendre en compte le plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et les déchets produits et reçus par les activités portuaires. Les critères et détails de ces critères relatifs au traitement des déchets et des pollutions sont énumérés dans le [Tableau 1](#).