

Installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires

2018/0012(COD) - 16/01/2018 - Document de base législatif

OBJECTIF: mieux protéger le milieu marin par une réduction des rejets de déchets en mer.

ACTE PROPOSÉ: Directive du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN: le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire sur un pied d'égalité avec le Conseil

CONTEXTE: la **diminution de la pollution des mers** constitue un domaine important de l'action de l'UE dans le domaine du transport maritime, ainsi que la Commission l'a réaffirmé dans sa [communication](#) sur la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018, dans laquelle elle préconise une politique de transport maritime sans déchets.

La [directive 2000/59/CE](#) du Parlement européen et du Conseil établit des dispositions garantissant la disponibilité d'installations de réception portuaires (IRP) et le dépôt des déchets dans ces installations. Elle met en œuvre les normes internationales pertinentes, c'est-à-dire celles contenues dans la **convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires** («convention MARPOL»).

La Commission estime que 17 ans après son entrée en vigueur, la **directive nécessite une révision approfondie**. En effet, depuis l'adoption de la directive en 2000, MARPOL a été renforcée au moyen d'amendements successifs si bien que le champ et les définitions de la directive actuelle ne sont plus en accord avec le cadre international. En outre, les États membres interprètent différemment les notions essentielles de la directive, ce qui crée une certaine confusion parmi les parties concernées (navires, ports et exploitants).

La Commission propose dès lors de **réviser les règles actuelles sur les installations de réception portuaires** pour s'attaquer aux déchets marins et améliorer l'efficacité des opérations maritimes dans les ports grâce à un allègement de la charge administrative.

La directive proposée contribuera à la réalisation de l'objectif fixé dans la [stratégie de la Commission en faveur de l'économie circulaire](#) de **réduire de 30 % d'ici à 2020** le volume des déchets marins trouvés sur les plages et le nombre d'engins de pêche égarés en mer.

ANALYSE D'IMPACT: l'option privilégiée concilie les objectifs de réduction des rejets de déchets en mer, en particulier les rejets d'ordures (déchets marins), avec la réduction de la charge administrative recherchée grâce à un alignement plus poussé avec la convention MARPOL.

Cette option devrait générer des **coûts de mise en conformité et des coûts opérationnels** supplémentaires, résultant notamment des investissements dans la collecte des déchets dans les ports, de l'alignement des systèmes de recouvrement des coûts et de la construction de nouvelles capacités de réception et de traitement des nouveaux flux de déchets. Ces coûts devraient cependant être limités.

CONTENU: la proposition de directive vise à **protéger le milieu marin contre les conséquences néfastes des rejets des déchets des navires** qui font escale dans les ports situés dans l'Union en

améliorant la disponibilité d'installations de réception portuaires adéquates et le dépôt des déchets dans ces installations. La proposition abroge la directive actuelle (2000/59/CE) et la remplace par une nouvelle directive unique.

La directive proposée aurait pour effet **d'aligner dans toute la mesure du possible le régime de l'UE sur celui de MARPOL**, notamment en ce qui concerne le champ d'application, les définitions et les normes.

Champ d'application et définitions: la définition des «déchets d'exploitation des navires» serait remplacée par la définition plus générique de «**déchets des navires**», en lien avec les annexes de la convention MARPOL, en y incluant en outre la catégorie des «résidus de cargaison», ainsi que les résidus provenant des systèmes d'épuration des gaz d'échappement, qui comprennent les boues et les eaux d'écoulement de ces systèmes.

Installations de réception portuaires: les États membres devraient s'assurer que des installations adéquates sont disponibles pour répondre aux besoins des navires utilisant habituellement le port sans causer de retards anormaux à ces navires. Les formalités liées à l'utilisation des installations devraient simples et rapides et les redevances d'utilisation de ces installations ne devraient pas être dissuasives.

Un **plan de réception et de traitement des déchets** serait établi et mis en œuvre pour chaque port après consultation des parties concernées.

Dépôt des déchets des navires: avant de quitter le port, le capitaine d'un navire faisant escale dans un port de l'Union devrait **déposer tous les déchets conservés à bord du navire dans une installation de réception portuaire** conformément aux normes relatives aux rejets établies dans la convention MARPOL.

Les coûts d'exploitation des installations portuaires pour la réception et le traitement des déchets des navires autres que les résidus de cargaison seraient couverts par une **redevance** perçue sur les navires.

Incitations au dépôt: afin de garantir que des incitations sont prévues pour le dépôt des différents types de déchets, un système «sans redevance spécifique» est proposé, dans le cadre duquel le fait de s'acquitter de la redevance indirecte pour les **ordures** accorderait aux navires le droit de déposer toutes les ordures qu'ils ont à bord, sans devoir payer de redevances directes supplémentaires (en fonction du volume).

Le système de redevances indirectes inclurait également les navires de pêche et les bateaux de plaisance, ce qui réglerait la question des **déchets pêchés de manière passive**. De plus, une réduction des redevances de dépôt des déchets serait accordée aux «**navires verts**» dont les capitaines peuvent prouver que les déchets sont gérés de manière durable à bord.

Contrôle du respect de l'obligation de dépôt de déchets: les **formulaire types** élaborés par l'Organisation maritime internationale (OMI) pour la notification et la réception des déchets seraient intégrés dans la directive, ce qui éviterait que les formulaires et les systèmes fassent doublon.

La proposition prévoit, en outre, d'intégrer les **inspections** des IRP dans le régime de contrôle par l'État du port et de recourir au système d'information et de suivi mis en place par la directive actuelle (directive 2009/16/CE) et reposant sur la déclaration électronique dans **SafeSeaNet** et **THETIS** pour faciliter le suivi et le contrôle de l'application.

Exemptions: la proposition prévoit enfin un régime d'exemption pour les navires exploités sur des lignes régulières ainsi qu'une redéfinition des exemptions de manière à **inclure les plus grands navires de pêche et bateaux de plaisance**, selon leur longueur et leur tonnage brut, afin de garantir la proportionnalité du régime.

