

Installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires

2018/0012(COD) - 15/10/2018 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport Gesine MEISSNER (ALDE, DE) sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, abrogeant la directive 2000/59/CE et modifiant la directive 2009/16/CE et la directive 2010/65/UE.

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, exerçant ses prérogatives de commission associée en vertu de [l'article 54 du Règlement du Parlement européen](#), a également exprimé son avis sur ce rapport.

La commission compétente a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit.

Portée: les députés proposent d'inclure dans le champ d'application de la directive les déchets des activités de **réparation navale et la gestion des eaux de ballast**, conformément à la convention de l'OMI sur la gestion des eaux de ballast entrée en vigueur en septembre 2017.

Définitions: les députés soutiennent une définition plus générique des "déchets des navires", en lien avec les annexes pertinentes de MARPOL en y incluant les **résidus de cargaison**, qui sont générés durant l'exploitation d'un navire, d'une plate-forme fixe ou flottante, ou pendant les opérations de chargement, déchargement, nettoyage et réparation des navires, y compris les sédiments provenant du nettoyage ou de la réparation des ballasts.

Navire vert: les députés ont précisé que le concept de « navire vert » signifie un navire conçu, exploité et finalement recyclé d'une manière **écologiquement durable**. D'une manière générale, ils ont souligné l'importance de produire moins de déchets à bord ainsi que la nécessité de mener des **actions de sensibilisation** et d'adopter des **mesures d'incitation positives** dans ce domaine.

Petits ports: les députés se sont dits préoccupés par la situation dans les ports de taille réduite avec un trafic très faible qui risquent d'être confrontés à des difficultés considérables, en raison des ressources limitées disponibles en termes de personnel, de structure, d'organisation, etc. Afin de ne pas imposer une charge administrative disproportionnée, les très petits ports devraient être **exemptés de l'obligation d'établir un plan de gestion des déchets** et de délivrer des reçus de déchets.

Rejets de déchets provenant de navires: le texte modifié stipule que le rejet de matières plastiques, dont les câbles synthétiques, les filets de pêche synthétiques, les déchets plastiques et les cendres d'incinération des produits en matières plastiques serait **interdit**, sauf dans certaines circonstances prévues par la directive.

Le capitaine d'un navire de pêche faisant escale dans un port de l'Union devrait **notifier dans les 24 heures** à l'autorité compétente de l'État membre de son pavillon toute perte d'engins de pêche.

S'il ne peut être établi que des installations adéquates sont disponibles dans le prochain port d'escale ou si le port d'escale suivant n'est pas connu, l'État membre devrait exiger que le navire dépose, avant son départ, tous les déchets qui ne peuvent pas être reçus et traités de manière adéquate dans le prochain port d'escale.

Le capitaine d'un navire faisant escale dans un port de l'Union devrait appliquer, avant de quitter le port, des procédures de prélavage pour les substances flottantes persistantes à haute viscosité, y compris la paraffine, conformément à l'annexe II de la convention MARPOL, et décharge tout résidu ou mélange d'eau au port de déchargement jusqu'à ce que le réservoir soit vide et les conduites de décharge soient exemptes de résidus.

Perte d'engins de pêche: le capitaine d'un navire faisant escale dans un port d'un État membre et participant à des opérations de pêche devrait prendre toutes les précautions raisonnables pour **éviter la perte des engins de pêche**. Si l'engin de pêche perdu ne peut être récupéré, le capitaine du navire devrait inscrire les informations le concernant dans le journal de bord. L'autorité compétente de l'État membre du pavillon en informerait l'autorité compétente de l'État membre côtier. Les informations relatives aux engins de pêche perdus seraient collectées et enregistrées par les États membres et transmises annuellement à la Commission.

Programmes de pêche des déchets et nettoyage des plages: afin de contribuer aux coûts liés à la gestion des déchets pêchés de manière passive par les navires de pêche et de soutenir les opérations de nettoyage à proximité des ports et le long des routes maritimes, les États membres devraient créer et gérer un **fonds national** destiné à soutenir des projets de collecte des déchets pêchés de manière passive par les navires de pêche et des déchets trouvés sur les côtes à proximité des ports et le long des routes maritimes.

Formation du personnel: les autorités portuaires et les autorités des installations de réception portuaires devraient veiller à ce que tout le personnel reçoive la formation nécessaire pour acquérir les connaissances essentielles à leur travail de traitement des déchets, en accordant une attention particulière aux aspects de santé et de sécurité liés à la manipulation des matières dangereuses, et à ce que les exigences de formation soient régulièrement actualisées pour relever les défis liés aux innovations technologiques

Rapports et évaluation: les États membres devraient faire rapport à la Commission, au plus tard douze mois après la date d'adoption de la directive et ensuite tous les deux ans, sur leurs meilleures pratiques en matière de gestion durable des déchets à bord des navires et dans leurs ports. Six mois après chaque délai de notification, la Commission préparerait un rapport sur ces meilleures pratiques afin de fournir des orientations pour progresser vers les objectifs de la directive.

La Commission devrait également évaluer si **l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM)** devrait se voir attribuer des compétences supplémentaires pour l'application de la directive.