

Installations de réception portuaires pour déchets d'exploitation des navires et résidus de cargaison

1998/0249(COD) - 20/01/1999

Alors que tous les Etats membres de l'UE sont signataires d'accords internationaux sur la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL et convention d'Helsinki), de considérables quantités de déchets, dont du pétrole, continuent d'être déversés en mer. Une étude réalisée au Royaume-Uni a révélé qu'au moins 15% des déchets rejetés sur les côtes anglaises proviennent de navires. Le problème ne réside pas dans l'absence de règlements mais dans la non-application des réglementations internationales existantes. Le rapporteur, M. LAGENDIJK, se félicite par conséquent de cette proposition de directive sur les installations portuaires recevant les déchets et les résidus de cargaison des navires. L'objectif consiste à réduire au minimum, grâce à une disponibilité et une utilisation renforcées des installations portuaires visées, les rejets illicites en mer de déchets et autres polluants, protégeant ainsi l'environnement marin. Le rapporteur note qu'en mars 1998, les Etats riverains de la mer Baltique ont adopté un amendement à l'annexe IV de la Convention d'Helsinki, instaurant un régime de redevances portuaires "forfaitaires". Cela implique que tous les bateaux mouillant dans un port sont tenus de payer les mêmes redevances portuaires finançant l'élimination des déchets, qu'ils utilisent ou non les installations portuaires. Ce système vise à inciter à l'utilisation des installations offertes et à ne procéder à des rejets en mer. Cette directive ne concerne pas ce qui se passe en mer, mais ce qui se passe dans les ports. Les règlements régissant l'activité des ports ne sont toujours pas étanches. La convention MARPOL précitée ne fait pas légalement obligation aux navires de se débarrasser de leurs déchets pétroliers avant de quitter un port. Il n'y a pas non plus de réglementation uniforme quant aux coûts réclamés par les ports européens pour l'élimination des déchets, ce qui peut être à l'origine de distorsions de concurrence. Les points essentiels de la directive sont les suivants: 1. Les ports doivent élaborer des plans de réception et de traitement des déchets et offrir des installations aptes à accueillir les déchets et résidus de cargaison des navires. 2. Chaque navire est tenu de se délester de tous ses déchets et résidus de cargaison dans les ports. 3. Tous les navires acquittent une redevance fixe pour l'élimination des déchets, qu'ils utilisent ou non les installations, redevance qui sera incluse dans les taxes portuaires ou conçue comme une redevance forfaitaire spécifique pour les déchets. 4. Les Etats membres sont tenus d'assurer une surveillance appropriée du respect de la directive en procédant à des contrôles ponctuels et à des échanges d'informations entre les ports. Le système international d'information et de contrôle sera étendu. Les navires qui ne se délestent pas de leurs déchets dans un port seront signalés au port d'escale suivant comme candidats à une inspection approfondie. Si l'approche de la Commission s'écarte dans ce cas du principe du "pollueur-payeur" normalement défendu par le rapporteur, c'est en parfaite concordance avec l'objectif de la directive, à savoir ne pas inciter au déversement en mer. La proposition de la Commission se fonde sur de nombreuses initiatives louables prises par les ports et les armateurs qui accroîtront les chances de la voir se traduire réellement dans la pratique. Néanmoins, sur bien des points, la directive reste perfectible dans la perspective de son alignement sur la dernière mouture de la Convention d'Helsinki sur la protection de l'environnement marin de la Baltique. Plusieurs amendements ont été déposés concernant le système de redevance (le rapporteur suggère de reprendre le système en vigueur dans la Baltique), les installations portuaires de réception (définissant les installations minimum), l'application et le contrôle (un système électronique de contrôle pourrait être basé sur le système PROTECT utilisé par Anvers, Brême, Felixstowe, Hambourg, Le Havre, Rotterdam et Londres pour surveiller les navires transportant des produits dangereux), la distinction entre les déchets produits par les navires et les résidus de cargaison, la définition des déchets produits par les navires, les exemptions de certains types de bateaux et de navires respectueux de l'environnement. Un représentant de la Commission a déclaré à la commission des transports que la plupart de ces amendements pouvaient être repris.