



UNION EUROPÉENNE

LE PARLEMENT EUROPÉEN

LE CONSEIL

Bruxelles, le 27 mars 2019
(OR. en)

2018/0012 (COD)

PE-CONS 85/18

TRANS 657
MAR 202
ENV 917
PECHE 551
CODEC 2378

ACTES LÉGISLATIFS ET AUTRES INSTRUMENTS

Objet: DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL 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

DIRECTIVE (UE) 2019/...
DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du ...

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

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100,
paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹,

vu l'avis du Comité des régions²,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire³,

¹ JO C 283 du 10.8.2018, p. 61.

² JO C 461 du 21.12.2018, p. 220.

³ Position du Parlement européen du 13 mars 2019 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du

considérant ce qui suit:

- (1) La politique maritime de l'Union vise à assurer un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement. Cet objectif peut être atteint par le respect des conventions, codes et résolutions internationaux tout en maintenant la liberté de navigation prévue par la convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM).
- (2) L'objectif de développement durable n° 14 des Nations unies attire l'attention sur les menaces que représentent la pollution marine et la pollution par les nutriments, l'épuisement des ressources et le changement climatique, lesquels sont tous causés principalement par des actions humaines. Ces menaces exercent une pression supplémentaire sur les systèmes environnementaux, tels que la biodiversité et les infrastructures naturelles, tout en entraînant des problèmes socio-économiques mondiaux, notamment des risques pour la santé et la sécurité et des risques financiers. L'Union doit œuvrer à la protection des espèces marines et soutenir les populations qui dépendent des océans, que ce soit pour l'emploi, les ressources ou les loisirs.
- (3) La convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après dénommée "convention MARPOL") prévoit des interdictions générales en matière de rejets en mer des déchets des navires, mais régit aussi les conditions dans lesquelles certains types de déchets peuvent être déversés dans le milieu marin. La convention MARPOL exige des parties contractantes qu'elles garantissent la mise à disposition d'installations de réception adéquates dans les ports.

- (4) L'Union a poursuivi la mise en œuvre de parties de la convention MARPOL par le biais de la directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil¹ et en suivant une approche fondée sur les ports. La directive 2000/59/CE vise à concilier les intérêts d'un bon fonctionnement des transports maritimes et la protection du milieu marin.
- (5) Au cours des deux dernières décennies, la convention MARPOL 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.
- (6) L'annexe VI de la convention MARPOL 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 catégories de déchets devraient être incluses dans le champ d'application de la présente directive.
- (7) Il convient que les États membres continuent à travailler au niveau de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour envisager de manière globale les incidences environnementales des rejets d'eaux résiduaire provenant des scrubbers à circuit ouvert, y compris pour que des mesures soient prises en vue de lutter contre les incidences possibles.

¹ Directive 2000/59/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 (JO L 332 du 28.12.2000, p. 81).

- (8) Il y a lieu d'encourager les États membres à prendre des mesures appropriées conformément à la directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil¹, y compris des interdictions de rejets d'eaux résiduelles provenant de scrubbers à circuit ouvert et de certains résidus de cargaisons dans leurs eaux territoriales.
- (9) Le 1^{er} 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.
- (10) Malgré ces évolutions réglementaires, les rejets de déchets en mer se poursuivent et leurs coûts environnementaux et socio-économiques sont considérables. Cela s'explique par une combinaison de facteurs, à savoir des installations de réception portuaires adéquates qui ne sont pas toujours disponibles dans les ports, le contrôle de l'application qui est souvent insuffisant et le manque d'incitations à déposer les déchets à terre.
- (11) La directive 2000/59/CE a contribué à l'augmentation des volumes de déchets déposés dans les installations de réception portuaires, notamment en garantissant que les navires contribuent aux coûts de ces installations, indépendamment de leur utilisation effective de ces installations et, partant, elle a joué un rôle crucial dans la réduction des rejets de déchets en mer, comme l'atteste l'évaluation de ladite directive qui a été effectuée dans le cadre du programme pour une réglementation affûtée et performante (ci-après dénommée "évaluation REFIT").

¹ Directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau (JO L 327 du 22.12.2000, p. 1).

- (12) L'évaluation REFIT a aussi démontré que la directive 2000/59/CE n'a pas été pleinement efficace en raison d'incohérences avec le cadre de la convention MARPOL. En outre, les États membres ont développé des interprétations divergentes des concepts clés de ladite directive, tels que l'adéquation des installations, la notification préalable des déchets, l'obligation de dépôt dans les installations de réception portuaires et les exemptions pour les navires exploités sur des lignes régulières. L'évaluation REFIT a mis en exergue la nécessité d'harmoniser davantage ces concepts et de s'aligner pleinement sur la convention MARPOL afin d'éviter une charge administrative inutile, tant pour les ports que pour les utilisateurs du port.
- (13) Afin d'aligner la directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil¹ sur les dispositions pertinentes de la convention MARPOL en matière de normes de rejet, la Commission devrait évaluer l'opportunité d'un réexamen de cette directive, notamment par une extension de son champ d'application.
- (14) La politique maritime de l'Union devrait avoir pour objectif un niveau élevé de protection de l'environnement marin qui tienne compte de la diversité des zones maritimes de l'Union. Il convient qu'elle repose sur les principes d'action préventive, de correction en priorité à la source des atteintes à l'environnement, et du pollueur-payeur.

¹ Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions, notamment pénales, en cas d'infractions de pollution (JO L 255 du 30.9.2005, p. 11).

- (15) La présente directive devrait également être essentielle pour l'application des principaux textes législatifs et principes en matière d'environnement dans les ports et dans le cadre de la gestion des déchets des navires. En particulier, les directives 2008/56/CE¹ et 2008/98/CE² du Parlement européen et du Conseil sont des instruments pertinents à cet égard.
- (16) 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.

¹ Directive 2008/56/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin (directive-cadre "stratégie pour le milieu marin") (JO L 164 du 25.6.2008, p. 19).

² Directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives (JO L 312 du 22.11.2008, p. 3).

- (17) La collecte séparée des déchets des navires, y compris des engins de pêche laissés à l'abandon, est nécessaire afin de garantir la poursuite de leur valorisation pour permettre leur préparation en vue du réemploi ou du recyclage dans le processus de gestion des déchets en aval et d'empêcher qu'ils ne nuisent aux organismes et aux milieux marins. Les déchets sont fréquemment triés à bord des navires conformément aux règles et normes internationales, et le droit de l'Union devrait garantir que ces efforts de tri des déchets à bord ne sont pas compromis par un manque de dispositifs de collecte séparée à terre.
- (18) Chaque année, des quantités importantes de matières plastiques finissent dans les mers et les océans au sein de l'Union. Bien que, dans la plupart des zones maritimes, la majeure partie des déchets sauvages dans le milieu marin proviennent d'activités terrestres, le secteur des transports maritimes, y compris celui de la pêche et de la navigation de plaisance, joue un rôle non négligeable du fait du rejet direct de déchets dans la mer, y compris de matières plastiques et d'engins de pêche abandonnés.
- (19) La directive 2008/98/CE invite les États membres à mettre fin à la production de déchets sauvages dans le milieu marin afin de contribuer à l'objectif de développement durable des Nations unies visant à prévenir et à réduire nettement la pollution marine de tous types.

- (20) La communication de la Commission du 2 décembre 2015 intitulée "Boucler la boucle - Un plan d'action de l'Union européenne en faveur de l'économie circulaire" a reconnu le rôle spécifique que la directive 2000/59/CE a été amenée à jouer à cet égard, en garantissant la disponibilité d'installations adéquates pour la réception des déchets et en prévoyant à la fois le niveau approprié d'incitations et le contrôle de l'application de l'obligation de dépôt de déchets dans les installations à terre.
- (21) Les installations offshore sont l'une des sources de production en mer de déchets sauvages dans le milieu marin. C'est la raison pour laquelle les États membres devraient adopter les mesures qui conviennent en matière de dépôt de déchets en provenance d'installations offshore battant leur pavillon ou opérant dans leurs eaux, ou les deux, et garantir le respect des normes rigoureuses relatives au rejet de déchets applicables aux installations offshore qui figurent dans la convention MARPOL.
- (22) Les déchets, et en particulier les matières plastiques, provenant de cours d'eau figurent parmi les principales composantes des déchets sauvages dans le milieu marin, en ce compris les rejets des bateaux de navigation intérieure. Dès lors, il y a lieu de soumettre ces bateaux à des normes rigoureuses en matière de rejet et de dépôt de déchets. Aujourd'hui, ces règles sont établies par la commission fluviale compétente. Toutefois, les ports intérieurs sont couverts par le droit de l'Union en matière de déchets. Afin de poursuivre les efforts d'harmonisation du cadre législatif pour les voies de navigation intérieure de l'Union, la Commission est invitée à évaluer un régime de l'Union de normes de rejet et de dépôt pour les bateaux de navigation intérieure, en tenant compte de la convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure du 9 septembre 1996 (CDNI).

- (23) Le règlement (CE) n° 1224/2009 du Conseil¹ fait obligation aux navires de pêche de l'Union de disposer à bord de l'équipement nécessaire pour récupérer les engins perdus. En cas de perte d'un engin, le capitaine du navire est tenu d'essayer de le récupérer dès que possible. Si l'engin perdu ne peut être retrouvé, le capitaine du navire de pêche doit en informer les autorités de l'État membre de son pavillon dans les vingt-quatre heures. L'État membre de son pavillon doit en informer à son tour l'autorité compétente de l'État membre côtier. Les informations comprennent le numéro d'identification externe et le nom du navire de pêche, le type d'engin perdu et la position de celui-ci, ainsi que les mesures prises pour le récupérer. Les navires de pêche d'une longueur inférieure à douze mètres peuvent être exemptés. Aux termes de la proposition de règlement du Parlement et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1224/2009 du Conseil, la déclaration par le navire de pêche doit être faite dans un journal de pêche électronique, et les États membres sont tenus de recueillir et de consigner les informations concernant les engins perdus et de communiquer ces informations à la Commission, sur demande. Les informations recueillies et figurant sur les reçus de dépôt des déchets concernant les déchets pêchés passivement, conformément à la présente directive, pourraient également être déclarées de cette façon.

¹ Règlement (CE) n° 1224/2009 du Conseil du 20 novembre 2009 instituant un régime de l'Union de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche, modifiant les règlements (CE) n° 847/96, (CE) n° 2371/2002, (CE) n° 811/2004, (CE) n° 768/2005, (CE) n° 2115/2005, (CE) n° 2166/2005, (CE) n° 388/2006, (CE) n° 509/2007, (CE) n° 676/2007, (CE) n° 1098/2007, (CE) n° 1300/2008, (CE) n° 1342/2008 et abrogeant les règlements (CEE) n° 2847/93, (CE) n° 1627/94 et (CE) n° 1966/2006 (JO L 343 du 22.12.2009, p. 1).

- (24) Conformément à la convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, qui a été adoptée par l'OMI le 13 février 2004 et qui est entrée en vigueur le 8 septembre 2017, 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.
- (25) 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.

- (26) Le règlement (CE) n° 1069/2009 du Parlement européen et du Conseil¹ exige que les déchets de cuisine et de table issus de voyages internationaux soient incinérés ou éliminés par enfouissement dans une décharge autorisée, y compris les déchets des navires faisant escale dans des ports de l'Union et qui sont susceptibles d'avoir été en contact avec des sous-produits animaux à bord. Afin que cette exigence ne limite pas la préparation en vue du réemploi et du recyclage ultérieurs des déchets des navires, il convient de s'efforcer, conformément au guide récapitulatif de l'OMI, de mieux trier les déchets afin d'éviter le risque de contamination des déchets, comme les déchets d'emballage.
- (27) Ainsi que le prévoit le règlement (CE) n° 1069/2009, en liaison avec le règlement (UE) n° 142/2011 de la Commission², les voyages à l'intérieur de l'Union ne sont pas considérés comme du transport opérant au niveau international et les déchets de cuisine et de table provenant de ces voyages ne doivent pas obligatoirement être incinérés. Toutefois, ces voyages à l'intérieur de l'Union sont considérés comme des voyages internationaux au titre de la législation maritime internationale (la convention MARPOL et la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS)). Afin d'assurer la cohérence du droit de l'Union, il convient de respecter les définitions énoncées dans le règlement (CE) n° 1069/2009 au moment de définir le champ d'application et le traitement des déchets de cuisine et de table internationaux dans le cadre de la présente directive, en liaison avec le règlement (UE) n° 142/2011.

¹ Règlement (CE) n° 1069/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles sanitaires applicables aux sous-produits animaux et produits dérivés non destinés à la consommation humaine et abrogeant le règlement (CE) n° 1774/2002 (règlement relatif aux sous-produits animaux) (JO L 300 du 14.11.2009, p. 1).

² Règlement (UE) n° 142/2011 de la Commission portant application du règlement (CE) n° 1069/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles sanitaires applicables aux sous-produits animaux et produits dérivés non destinés à la consommation humaine et portant application de la directive 97/78/CE du Conseil en ce qui concerne certains échantillons et articles exemptés des contrôles vétérinaires effectués aux frontières en vertu de cette directive (JO L 54 du 26.2.2011, p. 1).

- (28) Pour garantir l'adéquation des installations de réception portuaires, il est indispensable d'élaborer, de mettre en œuvre et de réévaluer le plan de réception et de traitement des déchets sur la base de la consultation de toutes les parties concernées. Pour des raisons d'ordre pratique et organisationnel, les ports voisins d'une même région géographique pourraient souhaiter établir un plan conjoint portant sur la disponibilité des installations de réception portuaires dans chacun des ports couverts par le plan tout en offrant un cadre administratif commun.
- (29) Il peut s'avérer difficile d'adopter et de contrôler des plans de réception et de traitement des déchets pour les petits ports non-commerciaux, tels que les zones d'amarrage et les marinas, dont le trafic - constitué uniquement de bateaux de plaisance - est faible, ou qui ne sont utilisés que pendant une partie de l'année. En règle générale, les déchets provenant de ces petits ports sont traités par le système municipal de gestion des déchets conformément aux principes énoncés dans la directive 2008/98/CE. Afin de ne pas surcharger les autorités locales et de faciliter la gestion des déchets dans ces petits ports, il devrait suffire que les déchets provenant de ces ports soient inclus dans le flux de déchets municipaux et gérés en conséquence, que le port communique aux utilisateurs du port les informations relatives à la réception des déchets, et que les ports exemptés soient signalés dans un système électronique afin de pouvoir réduire le contrôle au minimum.

- (30) Pour résoudre le problème des déchets sauvages dans le milieu marin de manière efficace, il est essentiel de prévoir un niveau adéquat de mesures d'incitation au dépôt des déchets dans les installations de réception portuaires, en particulier des déchets définis à l'annexe V de la convention MARPOL (ci-après dénommés "déchets relevant de l'annexe V de MARPOL"). Il est possible d'y parvenir grâce à un système de recouvrement des coûts qui impose l'application d'une redevance indirecte. Il convient que cette redevance indirecte soit due indépendamment du fait que des déchets soient déposés ou non, et devrait donner le droit de déposer des déchets sans paiement de frais directs supplémentaires. Les secteurs de la pêche et de la navigation de plaisance devraient également être soumis à la redevance indirecte en raison de leur part dans le déversement en mer de déchets sauvages dans le milieu marin. Toutefois, lorsqu'un navire dépose un volume exceptionnel de déchets relevant de l'annexe V de MARPOL, en particulier des déchets d'exploitation, qui excède la capacité de stockage dédiée maximale indiquée dans le formulaire de notification préalable de dépôt de déchets, il devrait être possible de percevoir une redevance directe supplémentaire pour faire en sorte que les coûts liés à la réception de ce volume exceptionnel de déchets ne fassent pas peser une charge disproportionnée sur le système de recouvrement des coûts d'un port. Tel pourrait également être le cas lorsque la capacité de stockage dédiée déclarée est excessive ou déraisonnable.

- (31) Dans certains États membres, des dispositifs ont été mis en place pour offrir d'autres modes de financement des coûts de collecte et de gestion à terre des déchets d'engins de pêche ou des déchets pêchés passivement, y compris les "systèmes de pêche aux déchets sauvages". Il convient d'accueillir positivement de telles initiatives et d'encourager les États membres à compléter les systèmes de recouvrement des coûts mis en place conformément à la présente directive par des systèmes de pêche aux déchets sauvages afin de couvrir les coûts des déchets pêchés passivement. En tant que tels, ces systèmes de recouvrement des coûts, qui s'appuient sur l'application d'une redevance indirecte de 100 % sur les déchets relevant de l'annexe V de MARPOL, à l'exclusion des résidus de cargaison, ne devraient pas dissuader les communautés portuaires de pêcheurs de participer aux systèmes existants de dépôt des déchets pêchés passivement.
- (32) La redevance applicable à un navire devrait être réduite pour les navires qui sont conçus, équipés ou exploités de manière à réduire au minimum les déchets, dans le respect de certains critères dont l'élaboration est du ressort des compétences d'exécution conférées à la Commission, en conformité avec les lignes directrices de l'OMI pour la mise en œuvre de l'annexe V de MARPOL et avec les normes élaborées par l'Organisation internationale de normalisation. La réduction et le recyclage efficace des déchets peuvent être obtenus avant tout par un véritable tri des déchets à bord selon ces lignes directrices et ces normes.
- (33) En raison du type de commerce auquel il est lié, qui se caractérise par des escales portuaires fréquentes, le transport maritime à courte distance est confronté à des coûts considérables dans le cadre du régime actuel de dépôt des déchets dans les installations de réception portuaires, une redevance étant due à chaque escale dans un port. Dans le même temps, le trafic n'est pas organisé de manière suffisamment régulière pour donner lieu à une exemption de paiement ou de dépôt de déchets pour ces motifs. Afin de limiter la charge financière pesant sur le secteur, il convient d'appliquer une redevance réduite aux navires en fonction du type de trafic pour lequel ils sont utilisés.

- (34) Les résidus de cargaison restent la propriété du propriétaire de la cargaison après son déchargement au terminal et peuvent avoir une valeur économique. C'est pourquoi les résidus de cargaison ne devraient pas être inclus dans les systèmes de recouvrement des coûts qui prévoient l'application de la redevance indirecte. Les frais de dépôt de résidus de cargaison devraient être acquittés par l'utilisateur de l'installation de réception portuaire, comme précisé dans les arrangements contractuels entre les parties concernées ou dans d'autres arrangements locaux. Parmi les résidus de cargaison figurent également les restes de cargaisons liquides huileuses ou nocives après les opérations de nettoyage, auxquels s'appliquent les normes en matière de rejet figurant aux annexes I et II de la convention MARPOL et qui, sous certaines conditions énoncées auxdites annexes, ne doivent pas nécessairement être déposés au port afin d'éviter des coûts d'exploitation inutiles pour les navires et un engorgement des ports.
- (35) Les États membres devraient encourager le dépôt de résidus de lavage de citernes contenant des substances flottantes persistantes à haute viscosité, éventuellement en octroyant des incitations financières appropriées.
- (36) Le règlement (UE) 2017/352 du Parlement européen et du Conseil¹ prévoit que la mise à disposition d'installations de réception portuaires est un service qui relève de son champ d'application. Il contient des règles en matière de transparence des structures tarifaires appliquées à l'utilisation de services portuaires, de consultation des utilisateurs du port et de procédures de traitement des plaintes. La présente directive va au-delà du cadre offert par ledit règlement en prévoyant des exigences plus détaillées concernant la conception et le fonctionnement des systèmes de recouvrement des coûts applicables aux installations de réception portuaires pour les déchets des navires et la transparence de la structure des coûts.

¹ Règlement (UE) 2017/352 du Parlement européen et du Conseil du 15 février 2017 établissant un cadre pour la fourniture de services portuaires et des règles communes relatives à la transparence financière des ports (JO L 57 du 3.3.2017, p. 1).

- (37) Outre la mise en place d'incitations au dépôt des déchets, le contrôle effectif du respect de l'obligation de dépôt est crucial et devrait suivre une approche fondée sur les risques pour laquelle il convient d'établir un mécanisme de ciblage de l'Union fondé sur les risques.
- (38) Un des principaux freins au contrôle effectif de l'obligation de dépôt est que les États membres ont interprété et, partant, mis en œuvre de manière divergente l'exception fondée sur une capacité de stockage suffisante. Pour éviter que l'application de cette exception ne compromette le principal objectif de la présente directive, il convient de la définir plus précisément, notamment en ce qui concerne la notion de port d'escale suivant, et de déterminer une capacité de stockage suffisante de manière harmonisée, en s'appuyant sur une méthode et des critères communs. Dans les cas où il s'avère difficile d'établir si des installations de réception portuaires adéquates sont disponibles dans un port situé en dehors de l'Union, il est essentiel que l'autorité compétente examine avec soin l'application de l'exception.
- (39) Il est nécessaire de poursuivre l'harmonisation du régime des exemptions pour les navires exploités sur des lignes régulières qui comportent des escales portuaires fréquentes et régulières, et plus particulièrement de clarifier les termes utilisés et les conditions régissant ces exemptions. L'évaluation REFIT et l'analyse d'impact ont fait apparaître que le manque d'harmonisation des conditions et de l'application des exemptions avait engendré une charge administrative indue pour les navires et les ports.

- (40) La mise en place d'un système reposant sur la déclaration électronique et l'échange électronique d'informations devrait faciliter le suivi et le contrôle de l'application. À cette fin, il convient de développer plus avant le système d'information et de surveillance mis en place au titre de la directive 2000/59/CE et d'en poursuivre l'exploitation en s'appuyant sur des systèmes de données électroniques existants, en particulier le système d'échange d'informations maritimes de l'Union (SafeSeaNet) mis en place en vertu de la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil¹ et la base de données sur les inspections créée par la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil² (THETIS). Un tel système devrait également inclure les informations relatives aux installations de réception portuaires disponibles dans les différents ports.

¹ Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (JO L 208 du 5.8.2002, p. 10).

² Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port (JO L 131 du 28.5.2009, p. 57).

- (41) La directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil¹ simplifie et harmonise les procédures administratives appliquées au transport maritime en généralisant davantage la transmission électronique d'informations et en rationalisant les formalités déclaratives. La déclaration de La Valette sur les priorités en matière de politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2020, entérinée par le Conseil dans ses conclusions du 8 juin 2017, invitait la Commission à proposer la suite qu'il convenait de donner au réexamen de cette directive. Du 25 octobre 2017 au 18 janvier 2018, la Commission a mené une consultation publique sur les formalités déclaratives applicables aux navires. Le 17 mai 2018, la Commission a transmis au Parlement européen et au Conseil une proposition de règlement établissant un guichet unique maritime européen et abrogeant la directive 2010/65/UE.
- (42) La convention MARPOL exige des parties contractantes qu'elles tiennent à jour les informations concernant leurs installations de réception portuaires et qu'elles les communiquent à l'OMI. À cet effet, l'OMI a mis en place une base de données relative aux installations de réception portuaires dans le cadre de son système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS).

¹ Directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres et abrogeant la directive 2002/6/CE (JO L 283 du 29.10.2010, p. 1).

- (43) Dans le guide récapitulatif de l'OMI, celle-ci prévoit 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. L'État du port devrait examiner le rapport et apporter une réponse appropriée, en informant l'OMI et l'État du pavillon signalant. Si ces informations relatives à des inadéquations présumées étaient directement consignées dans le système d'information, de suivi et de contrôle de l'application prévu par la présente directive, elles pourraient ensuite être transmises au GISIS, ce qui libérerait les États membres, qu'ils soient État du pavillon ou État du port, de leur obligation de notification à l'OMI.
- (44) Le sous-groupe sur les installations de réception portuaires, qui a été créé dans le cadre du Forum européen du transport maritime durable et qui réunissait un large éventail d'experts dans le domaine de la lutte contre la pollution causée par les navires et de la gestion des déchets des navires, a été suspendu en décembre 2017 en raison du lancement de négociations interinstitutionnelles. Compte tenu des conseils précieux et de l'expertise que ce sous-groupe apportait à la Commission, il serait souhaitable de créer un groupe d'experts similaire chargé de procéder à un partage d'expérience sur la mise en œuvre de la présente directive.
- (45) Il importe que les sanctions prévues par les États membres soient correctement mises en œuvre et soient effectives, proportionnées et dissuasives.

- (46) De bonnes conditions de travail pour le personnel des installations de réception portuaires sont d'une importance primordiale pour que le secteur du transport maritime soit sûr, efficace et socialement responsable, qu'il puisse attirer des travailleurs qualifiés et garantir des conditions de concurrence égales dans toute l'Europe. La formation initiale ainsi que la formation continue du personnel sont indispensables pour garantir la qualité des services et protéger les travailleurs. Il convient que les autorités du port et les autorités de l'installation de réception portuaire veillent à ce que tous les membres de leur personnel bénéficient de la formation nécessaire pour acquérir les connaissances indispensables à leur travail, une attention particulière étant accordée aux aspects liés à la santé et à la sécurité en cas de manipulation de matériaux dangereux, et à ce que les exigences en matière de formation soient actualisées régulièrement de manière à relever les défis de l'innovation technologique.
- (47) Les pouvoirs conférés à la Commission pour mettre en œuvre la directive 2000/59/CE devraient être mis à jour en conformité avec le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

- (48) Il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, en ce qui concerne la modification des annexes de la présente directive et des références aux instruments internationaux dans la mesure nécessaire pour les aligner sur le droit de l'Union ou pour tenir compte des évolutions au niveau international, notamment à l'échelle de l'OMI; pour modifier les annexes de la présente directive lorsque cela est nécessaire pour améliorer les modalités de mise en œuvre et de suivi qu'elle établit, notamment pour ce qui est de l'efficacité de la notification et du dépôt des déchets et de la bonne application des exemptions; et, dans des circonstances exceptionnelles, lorsque cela est dûment justifié par une analyse appropriée de la Commission, et afin d'écarter une menace grave et inacceptable pour l'environnement marin, pour modifier la présente directive, dans la mesure nécessaire pour écarter une telle menace, ce afin d'empêcher, le cas échéant, que des modifications apportées à ces instruments internationaux ne s'appliquent aux fins de la présente directive. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer"¹. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

¹ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

- (49) Afin de fournir les méthodes de calcul de la capacité de stockage suffisante dédiée; d'élaborer des critères communs concernant la reconnaissance, aux fins de l'octroi d'une réduction de la redevance de dépôt des déchets aux navires, du fait que la conception, l'équipement et l'exploitation d'un navire démontrent que celui-ci génère une quantité réduite de déchets et qu'il gère ceux-ci de manière durable et respectueuse de l'environnement; de définir des méthodologies de collecte des données de suivi concernant le volume et la quantité de déchets pêchés passivement et le format de communication de ces données; de définir les éléments détaillés d'un mécanisme de ciblage de l'Union fondé sur les risques, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil¹.
- (50) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir la protection du milieu marin contre les rejets de déchets en mer, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison des dimensions de l'action, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

¹ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

- (51) L'Union se caractérise par d'importantes disparités régionales au niveau des ports, comme l'a également montré l'analyse d'impact territorial réalisée par la Commission. Les ports se différencient en fonction de leur position géographique, de leur taille, de leur structure administrative et de la propriété, et se caractérisent par le type de navires qui y font habituellement escale. En outre, les systèmes de gestion des déchets tiennent compte des différences au niveau des municipalités et des infrastructures de gestion des déchets en aval.
- (52) L'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne dispose qu'il y a lieu de tenir compte des caractéristiques particulières des régions ultrapériphériques de l'Union, à savoir la Guadeloupe, la Guyane française, la Martinique, Mayotte, la Réunion, Saint-Martin, les Açores, Madère et les îles Canaries. Afin de garantir l'adéquation et la disponibilité des installations de réception portuaires, il pourrait être opportun que les États membres mettent une aide au fonctionnement à finalité régionale à la disposition des exploitants d'installations de réception portuaires ou des autorités portuaires dans ces régions de l'Union en vue de remédier aux effets des handicaps permanents visés dans cet article. L'aide au fonctionnement à finalité régionale octroyée par les États membres dans ce contexte est exemptée de l'obligation de notification visée à l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne si, au moment où elle est octroyée, elle remplit les conditions fixées par le règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission¹ adopté en vertu du règlement (CE) n° 994/98 du Conseil².
- (53) Il y a donc lieu d'abroger la directive 2000/59/CE,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

¹ Règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité (JO L 187 du 26.6.2014, p. 1).

² Règlement (CE) n° 994/98 du Conseil du 7 mai 1998 sur l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne à certaines catégories d'aides d'État horizontales (JO L 142 du 14.5.1998, p. 1).

PARTIE 1

DISPOSITIONS GENERALES

Article premier

Objet

La présente 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, tout en assurant la fluidité du trafic maritime, en améliorant la disponibilité et l'utilisation d'installations de réception portuaires adéquates et le dépôt des déchets dans ces installations.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1) "navire", un bâtiment de mer de tout type exploité en milieu marin, y compris les navires de pêche, les bateaux de plaisance, les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles et les engins flottants;
- 2) "convention MARPOL", la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, dans sa version actualisée;

- 3) "déchets des navires", tous les déchets, y compris les résidus de cargaison, qui sont générés durant l'exploitation d'un navire ou pendant les opérations de chargement, de déchargement et de nettoyage, et qui relèvent des annexes I, II, IV, V et VI de la convention MARPOL, ainsi que les déchets pêchés passivement;
- 4) "déchets pêchés passivement", les déchets collectés dans des filets au cours d'opérations de pêche;
- 5) "résidus de cargaison", les restes de cargaison à bord qui demeurent sur le pont, dans les cales ou dans des citernes après les opérations de chargement et de déchargement, y compris les excès ou les pertes de chargement et de déchargement, que ce soit à l'état sec ou humide, ou entraînés par les eaux de lavage, à l'exclusion de la poussière résiduelle sur le pont après balayage ou de la poussière provenant des surfaces extérieures du navire;
- 6) "installation de réception portuaire", toute installation fixe, flottante ou mobile pouvant assurer le service de réception des déchets des navires;
- 7) "navire de pêche", tout navire équipé ou utilisé à des fins commerciales pour la capture de poissons ou d'autres ressources vivantes de la mer;
- 8) "bateau de plaisance", un navire de tout type, dont la coque a une longueur égale ou supérieure à 2,5 m, quel que soit le moyen de propulsion, destiné à des fins sportives et de loisir, et à des fins non commerciales;

- 9) "port", un lieu ou une zone géographique comportant des aménagements et des équipements principalement conçus pour permettre la réception de navires, y compris une zone de mouillage relevant de la juridiction du port;
- 10) "capacité de stockage suffisante", une capacité suffisante pour stocker les déchets à bord à compter du moment du départ jusqu'au port d'escale suivant, y compris les déchets susceptibles d'être générés au cours du voyage;
- 11) "services réguliers", des services organisés sur la base d'horaires de départ et d'arrivée publiés ou planifiés entre deux ports déterminés ou des traversées récurrentes qui constituent un calendrier reconnu;
- 12) "escales portuaires régulières", des trajets répétés d'un même navire formant une constante entre des ports déterminés ou une série de voyages à destination et en provenance du même port sans escale intermédiaire;
- 13) "escales portuaires fréquentes", des visites effectuées par un navire dans le même port au moins une fois par quinzaine;
- 14) "GISIS", le système mondial intégré d'information sur les transports maritimes mis en place par l'OMI;
- 15) "traitement", toute opération de valorisation ou d'élimination, y compris la préparation qui précède la valorisation ou l'élimination;

- 16) "redevance indirecte", une redevance payée pour la fourniture des services d'une installation de réception portuaire, qu'il soit procédé ou non au dépôt effectif de déchets des navires.

Les "déchets des navires" visés au point 3) sont considérés comme des déchets au sens de l'article 3, point 1), de la directive 2008/98/CE.

Article 3

Champ d'application

1. La présente directive s'applique:

- a) à tous les navires, quel que soit leur pavillon, faisant escale dans un port d'un État membre ou y opérant, à l'exception des navires affectés à des services portuaires au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 2, du règlement (UE) 2017/352, et à l'exception des navires de guerre et navires de guerre auxiliaires, ou des autres navires appartenant à un État ou exploités par un État tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales;
- b) à tous les ports des États membres dans lesquels les navires relevant du point a) font habituellement escale.

Aux fins de la présente directive, et pour éviter de causer des retards anormaux aux navires, les États membres peuvent décider d'exclure de leurs ports la zone de mouillage aux fins de l'application des articles 6, 7 et 8.

2. Les États membres prennent des mesures pour faire en sorte que, lorsque cela est raisonnablement possible, les navires qui ne relèvent pas du champ d'application de la présente directive déposent leurs déchets d'une manière qui soit compatible avec cette dernière.
3. Les États membres n'ayant ni ports ni navires battant leur pavillon qui relèvent du champ d'application de la présente directive peuvent, à l'exception de l'obligation énoncée au troisième alinéa du présent paragraphe, déroger aux dispositions de la présente directive.

Les États membres n'ayant pas de ports qui relèvent du champ d'application de la présente directive peuvent déroger aux dispositions de cette dernière qui visent uniquement les ports.

Les États membres qui entendent se prévaloir des dérogations prévues au présent paragraphe font savoir à la Commission, au plus tard le ... [date de transposition de la présente directive], s'ils satisfont aux conditions applicables et informent la Commission, chaque année par la suite, de tout changement ultérieur. Tant qu'ils n'ont pas transposé et mis en œuvre la présente directive, ces États membres ne peuvent avoir de ports relevant du champ d'application de la présente directive et ils ne peuvent autoriser des navires, y compris des engins, qui relèvent du champ d'application de la présente directive à battre leur pavillon.

PARTIE 2
MISE A DISPOSITION D'INSTALLATIONS
DE RECEPTION PORTUAIRES ADEQUATES

Article 4

Installations de réception portuaires

1. 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;
 - b) les formalités et modalités pratiques liées à l'utilisation des installations de réception portuaires sont simples et rapides pour éviter de causer des retards anormaux aux navires;

- c) les redevances perçues pour le dépôt ne dissuadent pas les navires d'utiliser les installations de réception portuaires; et
- d) les installations de réception portuaires permettent de gérer les déchets des navires d'une manière qui soit respectueuse de l'environnement, conformément à la directive 2008/98/CE et aux autres dispositions pertinentes du droit de l'Union et du droit national relatives aux déchets.

Aux fins du premier alinéa, point d), les États membres veillent à ce qu'une collecte séparée soit en place pour faciliter le réemploi et le recyclage des déchets des navires dans les ports, comme le requiert le droit de l'Union en matière de déchets, notamment la directive 2006/66/CE du Parlement européen et du Conseil¹, la directive 2008/98/CE et la directive 2012/19/UE du Parlement européen et du Conseil². Afin de faciliter ce processus, les installations de réception portuaires peuvent collecter des fractions séparées de déchets conformément aux catégories de déchets définies dans la convention MARPOL, en tenant compte des lignes directrices qu'elle contient.

Le premier alinéa, point d), s'applique sans préjudice des exigences plus strictes imposées par le règlement (CE) n° 1069/2009 en ce qui concerne la gestion des déchets de cuisine et de table issus de voyages internationaux.

¹ Directive 2006/66/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 septembre 2006 relative aux piles et accumulateurs ainsi qu'aux déchets de piles et d'accumulateurs et abrogeant la directive 91/157/CEE (JO L 266 du 26.9.2006, p. 1).

² Directive 2012/19/UE du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2012 relative aux déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE) (JO L 197 du 24.7.2012, p. 38).

3. Les États membres, en leur qualité d'États du pavillon, utilisent les formulaires et les procédures de l'OMI pour notifier à celle-ci, ainsi qu'aux autorités de l'État du port, des défauts présumés d'adéquation des installations de réception portuaires.

Les États membres, en leur qualité d'États du port, enquêtent sur tous les cas de défaut présumé d'adéquation signalés et utilisent les formulaires et les procédures de l'OMI pour notifier les conclusions de l'enquête à l'OMI et à l'État du pavillon signalant.

4. Les autorités portuaires compétentes, ou, à défaut, les autorités compétentes veillent à ce que les opérations de dépôt ou de réception des déchets s'accompagnent de mesures de sécurité suffisantes pour prévenir les risques pour les personnes et pour l'environnement dans les ports relevant de la présente directive.
5. Les États membres veillent à ce que toute partie concernée par le dépôt ou la réception de déchets des navires puisse demander une indemnisation pour tout dommage résultant d'un retard anormal.

Article 5

Plans de réception et de traitement des déchets

1. 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.

Les prescriptions détaillées relatives à l'élaboration du plan de réception et de traitement des déchets figurent à l'annexe I.

2. Les États membres s'assurent que les informations suivantes, tirées des 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, sont rendues publiques et sont facilement accessibles, dans une langue officielle de l'État membre où le port est situé et, le cas échéant, dans une langue utilisée dans le monde entier:
 - a) 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.

Les informations mentionnées au premier alinéa du présent paragraphe sont également rendues accessibles par voie électronique et mises à jour dans la partie du système d'information, de suivi et de contrôle de l'application visée à l'article 13.

- 3. Lorsque cela s'impose pour des raisons d'efficacité, les plans de réception et de traitement des déchets peuvent être élaborés conjointement par deux ports voisins ou plus dans la même région géographique, chaque port y étant associé comme il se doit, pour autant qu'y soient précisés, pour chacun des ports, les besoins en installations de réception portuaires et la disponibilité de telles installations.
- 4. Les États membres évaluent et approuvent le plan de réception et de traitement des déchets et veillent à le soumettre à une nouvelle approbation au moins tous les cinq ans après qu'il a été approuvé ou nouvellement approuvé et après toute modification importante de l'exploitation du port. Ces modifications peuvent notamment comprendre des changements structurels dans le trafic du port, la création de nouvelles infrastructures, des changements dans la demande et l'offre d'installations de réception portuaires et de nouvelles techniques de traitement à bord.

Les États membres contrôlent la mise en œuvre par le port du plan de réception et de traitement des déchets. Si aucune modification significative n'est intervenue au cours de la période de cinq ans mentionnée au premier alinéa, la nouvelle approbation peut consister en la validation de plans existants.

5. Les petits ports non commerciaux, qui se caractérisent par un trafic très faible ou faible de bateaux de plaisance uniquement, peuvent être exemptés des paragraphes 1 à 4 si leurs installations de réception portuaires sont intégrées dans le système de traitement des déchets géré par ou pour le compte de la municipalité compétente, et si les États membres qui abritent de tels ports veillent à ce que les informations concernant le système de gestion des déchets soient mises à la disposition des utilisateurs de ces ports.

Les États membres qui abritent de tels ports en communiquent le nom et la localisation par voie électronique dans la partie du système d'information, de suivi et de contrôle de l'application visée à l'article 13.

PARTIE 3

DEPOT DES DECHETS DES NAVIRES

Article 6

Notification préalable des déchets

1. 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 port de l'Union remplit fidèlement et minutieusement le formulaire figurant à l'annexe 2 de la présente directive (ci-après dénommé "notification préalable des déchets") et communique 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.
2. 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.

3. 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.
4. 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.

Article 7

Dépôt des déchets des navires

1. 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 MARPOL.
2. Lors du dépôt, l'exploitant de l'installation de réception portuaire ou l'autorité du port où les déchets ont été déposés remplit fidèlement et minutieusement le formulaire figurant à l'annexe 3 (ci-après dénommé "reçu de dépôt des déchets") et il délivre et fournit sans retard indu le reçu de dépôt des déchets au capitaine du navire.

Les exigences énoncées au premier alinéa ne s'appliquent pas aux petits ports équipés d'installations sans personnel ou situés dans des régions éloignées, pour autant que l'État membre qui abrite ces ports ait déclaré le nom et le lieu de ces ports par voie électronique dans la partie du système d'information, de suivi et de contrôle de l'application visée à l'article 13.

3. L'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire entrant dans le champ d'application de la directive 2002/59/CE consigne par voie électronique, avant le départ ou dès réception du reçu de dépôt des déchets, les informations figurant dans celui-ci 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 le reçu de dépôt des déchets sont disponibles à bord pendant au moins deux ans, le cas échéant avec le registre des hydrocarbures, le registre de la cargaison, le registre des ordures ou le plan de gestion des ordures appropriés, et sont mises à la disposition des autorités des États membres qui en font la demande.

4. Sans préjudice du paragraphe 1, un navire peut continuer sa route jusqu'au port d'escale suivant sans déposer de déchets, si:
- a) les informations fournies conformément aux annexes 2 et 3 montrent qu'il existe une capacité de stockage suffisante dédiée à bord du navire pour tous les déchets qui ont été et seront accumulés pendant le trajet prévu jusqu'au port d'escale suivant;
 - b) les informations disponibles à bord des navires ne relevant pas du champ d'application de la directive 2002/59/CE montrent qu'il existe une capacité de stockage suffisante dédiée à bord du navire pour tous les déchets qui ont été et seront accumulés pendant le trajet prévu jusqu'au port d'escale suivant; ou

- c) le navire est uniquement au mouillage pendant moins de 24 heures ou en cas de mauvaises conditions météorologiques, à moins qu'une telle zone de mouillage n'ait été exclue conformément à l'article 3, paragraphe 1, second alinéa.

Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de l'exception mentionnée au premier alinéa, points a) et b), la Commission adopte des actes d'exécution afin de définir les méthodes à utiliser pour calculer la capacité de stockage suffisante dédiée. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 20, paragraphe 2.

- 5. Un État membre exige du navire qu'il dépose tous ses déchets avant de repartir:
 - a) s'il ne peut être établi, sur la base des informations consignées par voie électronique dans la partie du système d'information, de suivi et de contrôle de l'application visée à l'article 13 ou dans le GISIS, que des installations de réception portuaires adéquates sont disponibles dans le port d'escale suivant; ou
 - b) si le port d'escale suivant n'est pas connu.
- 6. Le paragraphe 4 est applicable sans préjudice d'exigences plus strictes valables pour les navires, adoptées conformément au droit international.

Article 8

Systèmes de recouvrement des coûts

1. Les États membres veillent à ce que les coûts d'exploitation des installations portuaires pour la réception et le traitement des déchets des navires autres que les résidus de cargaison soient couverts par une redevance perçue sur les navires. Ces coûts comprennent les éléments énumérés à l'annexe 4.
2. Les systèmes de recouvrement des coûts ne constituent en aucune manière une incitation à déverser les déchets en mer. À cet effet, les États membres observent l'ensemble des principes suivants lorsqu'ils élaborent et appliquent les systèmes de recouvrement des coûts:
 - a) les navires s'acquittent d'une redevance indirecte, indépendamment du dépôt ou non de déchets dans une installation de réception portuaire;
 - b) la redevance indirecte couvre:
 - i) les coûts administratifs indirects;
 - ii) une partie significative des coûts d'exploitation directs, tels qu'ils sont fixés à l'annexe 4, qui représente au moins 30 % du total des coûts directs correspondant au dépôt effectif des déchets au cours de l'année précédente, avec la possibilité de prendre également en compte les coûts liés au volume de trafic prévu pour l'année à venir;

- c) afin d'offrir une incitation la plus large possible au dépôt des déchets relevant de l'annexe V de MARPOL, autres que les résidus de cargaison, aucune redevance directe n'est perçue pour ces déchets, de manière à garantir un droit de dépôt sans frais supplémentaires fondés sur le volume de déchets déposés, sauf lorsque le volume des déchets excède la capacité de stockage dédiée maximale indiquée dans le formulaire figurant à l'annexe 2 de la présente directive; les déchets pêchés passivement sont couverts par ce régime, y compris le droit de dépôt;
- d) afin d'éviter que les coûts de collecte et de traitement des déchets pêchés passivement ne soit supportés exclusivement par les utilisateurs des ports, les États membres couvrent, le cas échéant, ces coûts grâce aux recettes provenant d'autres mécanismes de financement, y compris les systèmes de gestion des déchets ainsi que les financements de l'Union, les financements nationaux ou les financements régionaux disponibles;
- e) afin d'encourager le dépôt de résidus de lavage de citernes contenant des substances flottantes persistantes à haute viscosité, les États membres peuvent prévoir des incitations financières appropriées pour leur dépôt;
- f) la redevance indirecte ne porte pas sur les résidus des systèmes d'épuration des gaz d'échappement, pour lesquels les coûts sont couverts sur la base des types et des quantités de déchets déposés.

3. La part des coûts qui n'est pas couverte par la redevance indirecte éventuelle est couverte sur la base des types et des quantités de déchets effectivement déposés par le navire.

4. Les redevances peuvent être différenciées selon les critères suivants:
- a) la catégorie, le type et la taille du navire;
 - b) la fourniture de services aux navires en dehors des heures habituelles de fonctionnement du port; ou
 - c) le caractère dangereux des déchets.
5. Les redevances sont réduites selon les critères suivants:
- a) le type d'activité du navire, en particulier lorsqu'il s'agit de transport maritime à courte distance;
 - b) la conception, l'équipement et l'exploitation du navire démontrent que le navire génère une quantité réduite de déchets et qu'il gère ceux-ci de manière durable et respectueuse de l'environnement.

Au plus tard le... [douze mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive], la Commission adopte des actes d'exécution pour définir les critères permettant de déterminer qu'un navire satisfait aux exigences énoncées au premier alinéa, point b), en ce qui concerne la gestion des déchets à bord du navire. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 20, paragraphe 2.

6. Afin de garantir que les redevances sont équitables, transparentes, facilement identifiables et non discriminatoires et qu'elles reflètent les coûts des installations et des services proposés et, le cas échéant, utilisés, le montant des redevances et la base de calcul de celles-ci sont mis à la disposition des utilisateurs du port dans le plan de réception et de traitement des déchets, dans une langue officielle de l'État membre où le port est situé et, le cas échéant, dans une langue utilisée dans le monde entier.
7. Les États membres veillent à ce que des données de suivi concernant le volume et la quantité de déchets pêchés passivement soient recueillies et communiquent ces données de suivi à la Commission. Sur la base de ces données de suivi, la Commission publie un rapport pour le 31 décembre 2022, puis tous les deux ans par la suite.

La Commission adopte des actes d'exécution pour définir les méthodologies applicables aux données de suivi et le format de communication des données. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 20, paragraphe 2.

Article 9

Exemptions

1. Les États membres peuvent exempter un navire faisant escale dans leurs ports des obligations énoncées à l'article 6, à l'article 7, paragraphe 1, et à l'article 8 (ci-après dénommée "exemption") lorsqu'il existe des preuves suffisantes attestant que les conditions ci-après sont remplies:
 - a) le navire effectue des services réguliers qui comportent des escales portuaires fréquentes et régulières;

- b) il existe un arrangement visant à garantir le dépôt des déchets et le paiement des redevances dans un port situé sur l'itinéraire du navire qui:
 - i) est attesté par un contrat signé avec le port ou le gestionnaire de déchets et par des reçus de dépôt des déchets;
 - ii) a été notifié à tous les ports situés sur l'itinéraire du navire; et
 - iii) a été approuvé par le port où le dépôt et le paiement ont lieu, qu'il s'agisse d'un port de l'Union ou d'un autre port dans lequel des installations adéquates sont disponibles, ainsi que cela est établi sur la base des informations 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 et dans le GISIS;
- c) l'exemption n'entraîne pas de conséquences négatives pour la sécurité maritime, la santé, les conditions de vie ou de travail à bord ou pour l'environnement marin.

2. Si l'exemption est accordée, l'État membre qui abrite le port délivre un certificat d'exemption dans le format figurant à l'annexe 5, qui confirme que le navire satisfait aux conditions et exigences requises pour l'application de l'exemption et précise la durée de validité de celle-ci.

3. Les États membres communiquent par voie électronique les informations figurant sur le certificat d'exemption pour qu'elles soient consignées dans la partie du système d'information, de suivi et de contrôle de l'application visée à l'article 13.
4. Les États membres assurent de manière efficace le suivi et le contrôle de l'application des arrangements en matière de dépôt et de paiement existants pour les navires exemptés qui font escale dans leurs ports.
5. Nonobstant l'exemption accordée, un navire ne poursuit pas sa route jusqu'au port d'escale suivant s'il ne dispose pas d'une capacité de stockage suffisante dédiée pour tous les déchets qui ont été et qui seront accumulés pendant le trajet prévu du navire jusqu'au port d'escale suivant.

PARTIE 4

CONTROLE DE L'APPLICATION

Article 10

Inspections

Les États membres veillent à ce que tout navire soit susceptible de faire l'objet d'inspections, y compris aléatoires, destinées à vérifier qu'il satisfait à la présente directive.

Article 11

Obligations en matière d'inspection

1. Chaque État membre procède à des inspections de navires faisant escale dans ses ports, en ce qui concerne au moins 15 % du nombre total de navires distincts faisant escale dans ses ports chaque année.

Le nombre total de navires distincts faisant escale dans un État membre est calculé comme étant le nombre moyen de navires distincts des trois années précédentes, tel qu'il a été communiqué par le biais de la partie du système d'information, de suivi et de contrôle de l'application visée à l'article 13.

2. Les États membres se conforment au paragraphe 1 du présent article en sélectionnant les navires sur la base d'un mécanisme de ciblage de l'Union fondé sur les risques.

Afin de garantir une harmonisation des inspections et d'assurer des conditions uniformes de sélection des navires aux fins d'inspection, la Commission adopte des actes d'exécution afin de définir les éléments détaillés du mécanisme de ciblage de l'Union fondé sur les risques. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 20, paragraphe 2.

3. Les États membres mettent en place des procédures pour les inspections des navires qui ne relèvent pas du champ d'application de la directive 2002/59/CE afin de garantir, dans toute la mesure du possible, le respect de la présente directive.

Lors de l'établissement de ces procédures, les États membres peuvent tenir compte du mécanisme de ciblage de l'Union fondé sur les risques visé au paragraphe 2.

4. Si l'autorité compétente de l'État membre n'est pas satisfaite des résultats de l'inspection, elle fait en sorte que le navire ne quitte pas le port avant d'avoir déposé ses déchets dans une installation de réception portuaire conformément à l'article 7, et ce sans préjudice de l'application des sanctions prévues à l'article 16.

Article 12

Système d'information, de suivi et de contrôle de l'application

La mise en œuvre et le contrôle de l'application de la présente directive sont facilités par la communication et l'échange d'informations par voie électronique entre les États membres conformément aux articles 13 et 14.

Article 13

Communication et échange d'informations

1. La communication et l'échange d'informations reposent sur le système d'échange d'informations maritimes de l'Union (ci-après dénommé "SafeSeaNet") visé à l'article 22 bis, paragraphe 3, de la directive 2002/59/CE et à son annexe III.
2. Les États membres veillent à ce que les informations suivantes soient communiquées par voie électronique et dans un délai raisonnable conformément à la directive 2010/65/UE:
 - a) les informations sur l'heure réelle d'arrivée et de départ de chaque navire relevant de la directive 2002/59/CE qui fait escale dans un port de l'Union, ainsi que l'identifiant du port en question;
 - b) les informations contenues dans la notification préalable des déchets figurant à l'annexe 2;
 - c) les informations contenues dans le reçu de dépôt des déchets figurant à l'annexe 3;
 - d) les informations contenues dans le certificat d'exemption figurant à l'annexe 5.
3. Les États membres veillent à ce que les informations énumérées à l'article 5, paragraphe 2, soient rendues accessibles par voie électronique par le biais du SafeSeaNet.

Article 14

Enregistrement des inspections

1. La Commission crée, gère et met à jour une base de données des inspections à laquelle tous les États membres sont connectés et qui contient toutes les informations requises pour la mise en œuvre du système d'inspection prévu par la présente directive (ci-après dénommée "base de données des inspections"). La base de données des inspections est créée sur le modèle de la base de données des inspections visée à l'article 24 de la directive 2009/16/CE et est dotée de fonctionnalités semblables à ladite base de données.
2. Les États membres veillent à ce que les informations relatives aux inspections effectuées au titre de la présente directive, notamment les informations relatives aux défauts de conformité et aux ordres d'interdiction de départ, soient transférées sans tarder vers la base de données des inspections dès:
 - a) que le rapport d'inspection a été établi;
 - b) que l'ordre d'interdiction de départ a été levé; ou
 - c) qu'une exemption a été accordée.
3. La Commission veille à ce qu'il soit possible d'extraire de la base des données des inspections toute donnée utile communiquée par les États membres aux fins du suivi de la mise en œuvre de la présente directive.

La Commission veille à ce que la base de données des inspections fournisse des informations pour le mécanisme de ciblage de l'Union fondé sur les risques visé à l'article 11, paragraphe 2.

La Commission réexamine régulièrement la base de données des inspections pour suivre la mise en œuvre de la présente directive et attire l'attention sur tout doute concernant sa mise en œuvre globale dans le but de susciter des mesures correctives.

4. Les États membres ont à tout moment accès aux informations enregistrées dans la base de données des inspections.

Article 15

Formation du personnel

Les autorités du port et les autorités de l'installation de réception portuaire veillent à ce que tous les membres de leur personnel bénéficient de la formation nécessaire pour acquérir les connaissances indispensables à leur travail pour ce qui concerne les déchets, une attention particulière étant accordée aux aspects liés à la santé et à la sécurité en cas de manipulation de matériaux dangereux, et à ce que les exigences en matière de formation soient actualisées régulièrement de manière à relever les défis de l'innovation technologique.

Article 16

Sanctions

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions nationales adoptées en application de la présente directive et prennent toute mesure nécessaire pour en assurer la mise en œuvre. Les sanctions ainsi prévues sont effectives, proportionnées et dissuasives.

PARTIE 5

DISPOSITIONS FINALES

Article 17

Partage d'expérience

La Commission organise le partage d'expérience entre les autorités nationales et les experts des États membres, y compris en provenance du secteur privé, de la société civile et des organisations syndicales, en matière d'application de la présente directive dans les ports de l'Union.

Article 18

Procédure de modification

1. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 19 en vue de modifier les annexes de la présente directive et les références faites aux instruments de l'OMI dans la présente directive dans la mesure nécessaire pour les aligner sur le droit de l'Union ou pour tenir compte des évolutions au niveau international, notamment à l'échelle de l'OMI.

2. La Commission est également habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 19 en vue de modifier les annexes lorsque cela est nécessaire pour améliorer les modalités de mise en œuvre et de suivi établies par la présente directive, notamment celles prévues aux articles 6, 7 et 9, de manière à garantir l'efficacité de la notification et du dépôt des déchets, ainsi que la bonne application des exemptions.
3. Dans des circonstances exceptionnelles, lorsque cela est dûment justifié par une analyse appropriée de la Commission, et afin d'écartier une menace grave et inacceptable pour l'environnement marin, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 19 en vue de modifier la présente directive, dans la mesure nécessaire pour écartier une telle menace, afin que ne soit pas appliquée, aux fins de la présente directive, une modification apportée à la convention MARPOL.
4. Les actes délégués visés au présent article sont adoptés au moins trois mois avant l'expiration de la période fixée au niveau international pour l'acceptation tacite de la modification de la convention MARPOL ou avant la date envisagée pour l'entrée en vigueur de ladite modification.

Au cours de la période précédant l'entrée en vigueur de ces actes délégués, les États membres s'abstiennent de toute initiative visant à intégrer ladite modification dans le droit national ou à appliquer la modification de l'instrument international concerné.

Article 19
Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 18, paragraphes 1, 2 et 3, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du ...[date d'entrée en vigueur de la présente directive]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 18, paragraphes 1, 2 et 3, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer".
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 18, paragraphes 1, 2 et 3, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 20

Comité

1. La Commission est assistée par le comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) institué par le règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil¹. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

¹ Règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) et modifiant les règlements en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires (JO L 324 du 29.11.2002, p. 1).

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 21

Modification de la directive 2010/65/UE

Au point A de l'annexe de la directive 2010/65/UE, le point 4) est remplacé par le texte suivant:

"4) Notification des déchets des navires, y compris les résidus

Articles 6, 7 et 9 de la directive (UE) 2019/... du Parlement européen et du Conseil du ... relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires (JO L ...)⁺."

Article 22

Abrogation

La directive 2000/59/CE est abrogée.

Les références faites à la directive abrogée s'entendent comme faites à la présente directive.

⁺ JO: veuillez insérer dans le texte le numéro, la date et les références de publication de la directive figurant dans le document PE-CONS 85/18 (2018/0012 (COD)).

Article 23

Réexamen

1. La Commission évalue la présente directive et présente les résultats de l'évaluation au Parlement européen et au Conseil au plus tard le... [sept ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente directive]. L'évaluation comprend également un rapport détaillant les meilleures pratiques de prévention et de gestion des déchets à bord des navires.
2. Dans le cadre du règlement (UE) 2016/1625 du Parlement européen et du Conseil¹, à l'occasion du prochain réexamen du mandat de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), la Commission évalue également s'il convient d'octroyer des compétences supplémentaires à l'AESM pour le contrôle de l'application de la présente directive.

Article 24

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le ... [24 mois après l'entrée en vigueur de la présente directive]. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

¹ Règlement (UE) 2016/1625 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 modifiant le règlement (CE) no 1406/2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime (JO L 251 du 16.9.2016, p. 77).

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 25

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 26

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à ..., le

Par le Parlement européen

Le président

Par le Conseil

Le président

ANNEXE 1

PRESCRIPTIONS CONCERNANT LES PLANS DE RÉCEPTION ET DE TRAITEMENT DES DÉCHETS

Les plans de réception et de traitement des déchets couvrent tous les types de déchets provenant des navires faisant escale dans le port et être élaborés en fonction de la taille du port et des catégories de navires qui y font escale.

Les plans de réception et de traitement des déchets doivent notamment comprendre les éléments suivants:

- a) une évaluation des besoins en termes d'installations de réception portuaires, compte tenu des besoins des navires qui font habituellement escale dans le port;
- b) une description du type et de la capacité des installations de réception portuaires;
- c) une description des procédures de réception et de collecte des déchets des navires;
- d) une description du système de recouvrement des coûts;
- e) une description de la procédure à suivre pour signaler les inadéquations présumées dans les installations de réception portuaires;
- f) une description de la procédure à suivre pour la consultation permanente des utilisateurs du port, des contractants du secteur des déchets, des exploitants de terminaux et des autres parties intéressées; et
- g) un aperçu du type et des quantités de déchets reçus des navires et traités dans les installations.

Les plans de réception et de traitement des déchets peuvent comprendre:

- a) un résumé du droit national applicable ainsi que la procédure et les formalités pour le dépôt des déchets dans des installations de réception portuaires;
- b) l'identification d'un point de contact dans le port;
- c) une description, le cas échéant, des équipements et procédés de prétraitement pour des flux de déchets spécifiques dans le port;
- d) une description des méthodes employées pour enregistrer l'utilisation effective des installations de réception portuaires;
- e) une description des méthodes employées pour enregistrer les quantités de déchets déposés par les navires;
- f) une description des méthodes de gestion des différents flux de déchets dans le port.

Les procédures de réception, collecte, stockage, traitement et élimination devraient être à tous égards conformes à un programme de gestion de l'environnement conduisant à une réduction progressive de l'impact de ces activités sur l'environnement. Cette conformité est présumée si les procédures sont conformes au règlement (CE) n° 1221/2009 du Parlement européen et du Conseil¹.

¹ Règlement (CE) n° 1221/2009 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2009 concernant la participation volontaire des organisations à un système communautaire de management environnemental et d'audit (EMAS), abrogeant le règlement (CE) n° 761/2001 et les décisions de la Commission 2001/681/CE et 2006/193/CE (JO L 342 du 22.12.2009, p. 1).

ANNEXE 2

MODÈLE NORMALISÉ POUR LA NOTIFICATION PRÉALABLE DE DÉPÔT DES DÉCHETS DANS DES INSTALLATIONS DE RÉCEPTION PORTUAIRES

Notification du dépôt de déchets à: (indiquer le nom du port d'escale, tel qu'il est visé à l'article 6 de la directive (UE) 2019/XX⁺)

Le présent formulaire devrait être conservé à bord du navire avec le registre des hydrocarbures, le registre de la cargaison, le registre des ordures ou le plan de gestion des ordures, comme l'exige la convention MARPOL.

1. RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE NAVIRE

1.1 Nom du navire:	1.5 Propriétaire ou exploitant:
1.2 Numéro OMI:	1.6 Numéro ou lettres distinctifs:
	Numéro MMSI (Maritime Mobile Service Identity):
1.3 Tonnage brut:	1.7 État du pavillon:
1.4 Type de navire: ☐ Pétrolier ☐ Autre navire de charge ☐ Navire-citerne pour produits chimiques ☐ Navires à passagers ☐ Vraquier ☐ Navire roulier ☐ Porte-conteneurs ☐ Autre type (préciser)	

2. RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE PORT ET LE VOYAGE

2.1 Position géographique/nom du terminal:	2.6 Dernier port où des déchets ont été déposés:
2.2 Date et heure d'arrivée:	2.7 Date du dernier dépôt:
2.3 Date et heure de départ:	2.8 Port de dépôt suivant:
2.4 Dernier port et pays:	2.9 Personne soumettant le présent formulaire (si autre que le capitaine):
2.5 Port suivant et pays (s'il est connu):	

⁺ JO: prière d'insérer le numéro de la présente directive.

3. TYPE ET VOLUME DE DÉCHETS ET CAPACITÉ DE STOCKAGE

Type	Quantités à déposer (m³)	Capacité de stockage dédiée maximale (m³)	Quantité de déchets restants à bord (m³)	Port dans lequel les déchets restants seront déposés	Estimation de la quantité de déchets qui sera produite entre la notification et l'entrée dans le port d'escale suivant (m³)
Annexe I de MARPOL – Hydrocarbures					
Eaux de cale polluées par les hydrocarbures					
Résidus d'hydrocarbures (boues)					
Eaux de lavage des citernes d'hydrocarbures					
Eaux de ballast sales					
Tartre et boues provenant du nettoyage des citernes					
Autres (veuillez préciser)					
Annexe II de MARPOL – SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES (SLN) ¹					
Substance de catégorie X					
Substance de catégorie Y					
Substance de catégorie Z					
AS - Autres substances					
Annexe IV de MARPOL – Eaux usées					

¹ Indiquer la désignation officielle de transport des SLN concernés.

Type	Quantités à déposer (m³)	Capacité de stockage dédiée maximale (m³)	Quantité de déchets restants à bord (m³)	Port dans lequel les déchets restants seront déposés	Estimation de la quantité de déchets qui sera produite entre la notification et l'entrée dans le port d'escale suivant (m³)
Annexe V de MARPOL – Ordures					
A. Matières plastiques					
B. Déchets alimentaires					
C. Déchets domestiques (papier, chiffons, verre, métaux, bouteilles, vaisselle, etc.)					
D. Huiles de cuisson					
E. Cendres d'incinération					
F. Déchets d'exploitation					
G. Carcasse(s) d'animaux					
H. Engins de pêche					
I. Déchets électroniques					
J. Résidus de cargaison ¹ (nocifs pour le milieu marin - HME)					

¹ Il peut s'agir d'estimations; indiquer la désignation officielle de transport des marchandises solides.

Type	Quantités à déposer (m³)	Capacité de stockage dédiée maximale (m³)	Quantité de déchets restants à bord (m³)	Port dans lequel les déchets restants seront déposés	Estimation de la quantité de déchets qui sera produite entre la notification et l'entrée dans le port d'escale suivant (m³)
K. Résidus de cargaison ¹ (non HME)					
Annexe VI de MARPOL – Pollution de l'atmosphère					
Substances appauvrissant la couche d'ozone et équipements contenant de telles substances ²					
Résidus d'épuration des gaz d'échappement					

Autres déchets, non couverts par MARPOL					
Déchets pêchés passivement					

Remarques

1. Ces renseignements sont utilisés à des fins de contrôle par l'État du port ainsi qu'à d'autres fins d'inspection.
2. Le présent formulaire doit être rempli, sauf si le navire fait l'objet d'une exemption conformément à l'article 9 de la directive (UE) 2019/XXXX⁺.

¹ Il peut s'agir d'estimations; indiquer la désignation officielle de transport des marchandises solides.

² Substances produites au cours des activités d'entretien normales à bord.

⁺ JO: prière d'insérer le numéro de la présente directive.

ANNEXE 3

MODÈLE NORMALISÉ DE REÇU DE DÉPÔT DES DÉCHETS

Le représentant désigné du fournisseur de l'installation de réception portuaire remet le formulaire suivant au capitaine d'un navire qui a déposé des déchets conformément à l'article 7 de la directive (UE) 2019/XX⁺.

Ce formulaire doit être conservé à bord du navire en même temps que le registre des hydrocarbures, le registre de la cargaison, le registre des ordures ou le plan de gestion des ordures, comme l'exige la convention MARPOL.

1. RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'INSTALLATION DE RÉCEPTION PORTUAIRE ET LE PORT

1.1.	Position géographique/Nom du terminal:
1.2.	Fournisseur(s) de l'installation de réception portuaire
1.3.	Fournisseur(s) de l'installation de traitement — si autre que la personne susmentionnée:
1.4.	Date et heure de dépôt des déchets à partir du: à:

2. RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE NAVIRE

2.1.	Nom du navire:	2.5.	Propriétaire ou exploitant:
2.2.	Numéro OMI:	2.6.	Numéro ou lettres distinctifs: Numéro MMSI (Maritime Mobile Service Identity):
2.3.	Tonnage brut:	2.7.	État du pavillon:
2.4.	Type de navire: ☐ Pétrolier ☐ Navire-citerne pour produits chimiques ☐ Vraquier ☐ Porte-conteneur ☐ Autre type de navire de charge ☐ Navire à passagers ☐ Navire roulier ☐ Autre (veuillez préciser)		

⁺ JO: prière d'insérer le numéro de la présente directive.

3. TYPE ET VOLUME DE DÉCHETS REÇUS

Annexe I de MARPOL – Hydrocarbures	Quantité (m³)	Annexe V de MARPOL – Ordures	Quantité (m³)
Eaux de cale polluées par les hydrocarbures		A. Matières plastiques	
Résidus d'hydrocarbures (boues)		B. Déchets alimentaires	
Eaux de lavage des citernes d'hydrocarbures		C. Déchets domestiques (papier, chiffons, verre, métaux, bouteilles, vaisselle, etc.)	
Eaux de ballast sales		D. Huile de cuisson	
Tartre et boues provenant du nettoyage des citernes		E. Cendres d'incinération	
Autres (veuillez préciser)		F. Déchets d'exploitation	
Annexe II de MARPOL – SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES (SLN)	Quantité (m³)/Nom ⁵	G. Carcasse(s) d'animaux	
Substance de catégorie X		H. Engins de pêche	

Substance de catégorie Y		I. Déchets électroniques	
		J. Résidus de cargaison ⁶ (nocifs pour le milieu marin)	
		K. Résidus de cargaison ⁶ (non nocifs pour le milieu marin)	
		Annexe VI de MARPOL – Pollution de l'atmosphère	Quantité (m³)
Substance de catégorie Z		Substances appauvrissant la couche d'ozone et équipements contenant de telles substances	
AS – Autres substances		Résidus d'épuration des gaz d'échappement	
Annexe IV de MARPOL – Eaux usées	Quantité (m³)	Autres déchets, non couverts par MARPOL	Quantité (m³)
		Déchets pêchés passivement	

⁵ Indiquer la désignation officielle de transport des SLN concernés.

⁶ Indiquer la désignation officielle de transport des marchandises solides.

ANNEXE 4

Catégories de coûts et de recettes nettes liés à l'exploitation et la gestion des installations de réception portuaires

Coûts directs Coûts d'exploitation directs découlant du dépôt effectif de déchets des navires, y compris les éléments de coût énumérés ci- dessous.	Coûts indirects Coûts administratifs indirects découlant de la gestion du système dans le port, y compris les éléments de coût énumérés ci-dessous.	Recettes nettes Produits nets provenant des systèmes de gestion de déchets et du financement national/régional disponible, y compris les éléments de recettes énumérés ci-dessous.
– Fourniture d'infrastructures des installations de réception portuaires, y compris les conteneurs, citernes, outils de traitement, barges, camions, installations de réception des déchets, installations de traitement; – Concessions de location du site, le cas échéant, ou de location des équipements nécessaires pour l'exploitation des installations de réception portuaires;	– Élaboration et approbation du plan de réception et de traitement des déchets, y compris les éventuels audits de ce plan et de sa mise en œuvre; – Mise à jour du plan de réception et de traitement des déchets, y compris les coûts de main-d'œuvre et les coûts de services de conseil, le cas échéant; – Organisation des procédures de consultation pour l'évaluation (ou réévaluation) du plan de réception et de traitement des déchets;	– Bénéfices financiers nets provenant des régimes de responsabilité élargie des producteurs; – Autres recettes nettes provenant de la gestion de déchets, notamment des systèmes de recyclage; – Financement au titre du Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP); – Autres financements ou subventions à la disposition des ports en matière de gestion de déchets et de pêche.

– Exploitation proprement dite des installations de réception portuaires: collecte des déchets des navires, transport des déchets depuis les installations de réception portuaires pour le traitement final, entretien et nettoyage des installations de réception portuaires, coûts de personnel, y compris les heures supplémentaires, approvisionnement en électricité, analyse des déchets et assurance;	– Gestion des systèmes de notification et de recouvrement des coûts, y compris la demande de réduction des redevances pour les "navires verts", la fourniture de systèmes informatiques au niveau des ports, l'analyse statistique et les coûts de main-d'œuvre connexes;
– Préparation au réemploi, au recyclage ou à l'élimination des déchets des navires, y compris la collecte sélective des déchets;	– Organisation de procédures de passation de marchés publics pour la fourniture d'installations de réception portuaires, et délivrance des autorisations nécessaires pour la fourniture d'installations de réception portuaires dans les ports;
– Administration: facturation, délivrance des reçus de dépôt des déchets aux navires, déclarations.	– Communication d'informations aux utilisateurs du port en distribuant des brochures, en plaçant une signalisation et des affiches dans le port ou en publiant les informations sur le site internet du port, et communication électronique des informations requises à l'article 5;

	– Gestion des systèmes de gestion de déchets: régimes de responsabilité élargie des producteurs, recyclage, demande d'utilisation et mise en œuvre de fonds nationaux/régionaux; – Autres coûts administratifs: coûts de suivi et de communication électronique des exemptions requises à l'article 9.	
--	---	--

ANNEXE 5

CERTIFICAT D'EXEMPTION EN VERTU DE L'ARTICLE 9
EN CE QUI CONCERNE LES EXIGENCES DE L'ARTICLES 6,
DE L'ARTICLE 7, PARAGRAPHE 1, ET DE L'ARTICLE 8 DE LA DIRECTIVE (UE) 2019/XX⁺
DANS LE[S] PORT[S] DE [INSÉRER LE NOM DU/DES PORTS]
[EN][AU][AUX] [INSÉRER L'ÉTAT MEMBRE]¹

Nom du navire	Numéro ou lettres distinctifs	État du pavillon
<i>[insérer le nom du navire]</i>	<i>[insérer le numéro OMI]</i>	<i>[insérer le nom de l'État du pavillon]</i>

effectue des services réguliers qui comportent des escales portuaires fréquentes et régulières dans le(s) port(s) suivant(s) situé(s) [en][au][aux] [insérer le nom de l'État membre] conformément à un horaire ou un itinéraire prédéterminé:

[]

et fait escale dans ces ports au moins une fois par quinzaine:

[]

et a prévu des mesures pour garantir le paiement des redevances et le dépôt des déchets au port ou auprès d'une tierce partie dans le port:

[]

⁺ JO: prière d'insérer le numéro de la présente directive.

¹ Rayer la mention inutile.

et est donc exempté, conformément à [insérer la disposition pertinente dans la législation nationale du pays], [des exigences relatives:

- ☐ *au dépôt obligatoire des déchets des navires,*
- ☐ *à la notification préalable des déchets, et*
- ☐ *au paiement de la redevance obligatoire, au(x) port(s) suivant(s)]:*

Le présent certificat est valable jusqu'au [insérer la date], sauf modification avant cette date des motifs de délivrance du certificat.

Lieu et date

.....

Nom
Titre
