Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 19 janvier 2018
(OR. en)

5454/18

Dossier interinstitutionnel:
2018/0012 (COD)

TRANS 20
MAR 9
ENV 30
CODEC 59
IA 19

PROPOSITION

Origine:	Pour le secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, directeur
Date de réception:	18 janvier 2018
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2018) 33 final
Objet:	Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, abrogeant la directive 2000/59/CE et modifiant la directive 2009/16/CE et la directive 2010/65/UE

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2018) 33 final.

p.j.: COM(2018) 33 final

COMMISSION
EUROPÉENNE

Strasbourg, le 16.1.2018
COM(2018) 33 final

2018/0012 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, abrogeant la directive 2000/59/CE et modifiant la directive 2009/16/CE et la directive 2010/65/UE

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

{SWD(2018) 21 final} - {SWD(2018) 22 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

Les rejets de déchets par les navires constituent une menace croissante pour l'environnement marin et ont des conséquences économiques et environnementales coûteuses. Le problème des déchets marins a été mis en exergue récemment par un nombre croissant d'études scientifiques qui prouvent leurs effets dévastateurs sur les écosystèmes marins et sur la santé humaine. Si les sources de déchets marins sont en majeure partie terrestres, l'activité maritime a également une grande part de responsabilité dans le rejet en mer de déchets ménagers et de déchets d'exploitation. Particulièrement préoccupants également sont les effets de l'eutrophisation due au déversement des eaux usées par les navires, notamment les grands navires à passagers, dans certaines zones maritimes telles que la mer Baltique, ainsi que les effets des rejets de déchets huileux sur la vie et les habitats marins.

Les causes des rejets illégaux en mer trouvent leur origine aussi bien à bord des navires eux-mêmes, dans de mauvaises pratiques de gestion des déchets notamment, qu'à terre, dans l'absence d'installations portuaires adéquates de réception des déchets des navires.

La directive 2000/59/CE[1] réglemente l'aspect terrestre grâce à des dispositions garantissant la disponibilité d'installations de réception portuaires (IRP) et le dépôt des déchets dans ces installations. Elle met en œuvre les normes internationales pertinentes, c'est-à-dire celles contenues dans la convention MARPOL[2]. Cependant, alors que la directive est axée sur les activités portuaires, MARPOL se concentre essentiellement sur les opérations en mer. Se faisant, la directive s'aligne sur la convention MARPOL, qu'elle complète, en réglementant les responsabilités juridiques, pratiques et financières au niveau de l'interface terre-mer. Bien que MARPOL établisse un cadre global pour remédier à la pollution causée par différentes substances polluantes provenant des navires, elle ne prévoit pas de mécanisme de contrôle efficace. C'est pourquoi l'intégration des principaux concepts et obligations de MARPOL dans la législation de l'UE permet de garantir leur respect effectif par le truchement du système juridique de l'UE.

Environ 17 ans après son entrée en vigueur, la directive nécessite une révision approfondie. La situation actuelle diffère grandement de la situation qui prévalait au moment de l'adoption de la directive en 2000. Depuis lors, MARPOL ayant été renforcée au moyen d'amendements successifs, le champ et les définitions de la directive actuelle ne sont plus en accord avec le cadre international. Dès lors, les États membres comptent de plus en plus sur le cadre MARPOL ce qui rend la mise en œuvre et le contrôle du respect de la directive problématiques. En outre, les États membres interprètent différemment les notions essentielles de la directive, ce qui crée une certaine confusion parmi les parties concernées (navires, ports et exploitants).

La révision a pour objet d'accroître le degré de protection du milieu marin par une réduction des rejets de déchets en mer qui passe par une amélioration de l'efficacité des opérations maritimes dans les ports grâce à un allégement de la charge administrative et à une actualisation du cadre réglementaire. La proposition s'inscrivant dans le cadre du programme

---

[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.

[2] Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (version consolidée).

pour une réglementation affûtée (REFIT), elle vise à être conforme aux principes de simplification et de clarification dudit programme.

Dans un souci de clarté, la proposition abroge la directive actuelle et la remplace par une nouvelle directive unique. Elle apporte aussi des modifications mineures à la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port[3], ainsi qu'à la directive 2010/65/UE[4].

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La diminution de la pollution des mers constitue un domaine important de l'action de l'UE dans le domaine du transport maritime, ainsi que la Commission l'a réaffirmé dans sa communication sur la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018[5], dans laquelle elle préconise une politique de transport maritime sans déchets. Cet objectif peut être atteint en se conformant aux conventions et normes internationales. MARPOL, la convention internationale applicable, a subi une série de modifications, dont l'introduction de normes nouvelles ou plus strictes en matière de rejets par les navires. Il conviendrait que la directive en tienne pleinement compte.

La mise à disposition d'installations de réception des déchets dans les ports fait partie des services que les ports offrent à leurs utilisateurs, comme prévu par le règlement sur les services portuaires[6]. La proposition de directive prend en compte les principes et les dispositions pertinentes dudit règlement, mais excède ses exigences en prévoyant des règles en matière de structures et de transparence des coûts, contribuant ainsi à l'objectif général de la proposition de directive, qui est de réduire les rejets de déchets en mer. Qui plus est, le règlement relatif aux services portuaires ne s'applique qu'aux ports du RTE-T, tandis que la directive proposée couvre tous les ports, y compris ceux de petite taille tels que les ports de pêche et les marinas.

La directive 2010/65/UE inclut la notification préalable des déchets dans les informations qui doivent être communiquées par voie électronique via le système de «guichet unique national». Un message électronique de notification de déchets a été mis au point à cette fin. Les informations indiquées dans ce message sont ensuite échangées par l'intermédiaire du système d'informations maritimes de l'Union (SafeSeaNet) et transmises au module de déclaration dans la base de données du contrôle par l'État du port établie en vertu de la directive 2009/16/CE pour faciliter la conformité, le suivi et le contrôle de l'application des règles.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

La directive en vigueur et la présente proposition sont pleinement conformes aux principes de la législation environnementale de l'UE, notamment: i) le principe de précaution; ii) le principe du pollueur-payeur; iii) le principe selon lequel des mesures préventives sont prises à la source dans la mesure du possible. Elle contribue en outre aux objectifs de la directive-

---

3 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.

4 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, JO L 283 du 29.10.2010, p. 1.

5 COM(2009) 8: «Objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018».

6 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.

cadre «stratégie pour le milieu marin»[7], qui vise à protéger l'environnement marin et préconise un bon état écologique des eaux marines de l'UE d'ici à 2020. La proposition de directive donne également effet à la directive-cadre sur l'eau[8] en prévoyant d'améliorer les pratiques de gestion des déchets dans les ports grâce à l'application du principe du pollueur-payeur et du principe de la hiérarchie des déchets établie par l'UE. Enfin, la directive proposée est conforme à la directive sur la teneur en soufre[9], qui contribue à la viabilité des transports maritimes en réduisant la teneur en soufre des combustibles marins. L'application du régime imposé par la directive sur la teneur en soufre ne doit toutefois pas entraîner un déplacement des émissions dans l'atmosphère vers des rejets de déchets dans la mer ou dans d'autres masses d'eau, par exemple dans les ports et les estuaires, comme conséquence imprévue des technologies de réduction des émissions utilisées, telles que les systèmes d'épuration des gaz d'échappement.

La directive proposée contribuera également à la réalisation de l'objectif fixé dans la stratégie de la Commission en faveur de l'économie circulaire[10] de réduire de 30 % d'ici à 2020 le volume des déchets marins trouvés sur les plages et le nombre d'engins de pêche égarés en mer. La stratégie en faveur de l'économie circulaire reconnaît également que la révision de l'ancienne directive IRP peut contribuer directement et notablement à réduire les rejets en mer de déchets par les navires. La stratégie de la Commission sur les matières plastiques[11] envisage d'autres mesures en vue de réduire le nombre d'engins de pêche perdus ou abandonnés, notamment une extension de la responsabilité du fabricant et des régimes de consignes pour les engins de pêche les plus couramment jetés, ainsi qu'une intensification des échanges d'informations sur ces régimes.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

Étant donné que la proposition remplace la directive actuelle, la base juridique demeure l'article 100, paragraphe 2, du TFUE (ancien article 80, paragraphe 2, du traité CE), qui prévoit l'adoption de règles communes dans le domaine du transport maritime. Bien que la directive vise à protéger l'environnement marin des rejets de déchets en mer, son objectif général est de faciliter le transport maritime et de contribuer à la réalisation du marché intérieur des transports.

- **Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

L'activité de transport maritime est internationale puisqu'elle s'exerce dans des eaux internationales et dans les ports du monde. Elle requiert donc des règles internationales, qui sont prévues par MARPOL en ce qui concerne la pollution causée par les navires. S'agissant du régime international, les principaux problèmes ne résultent pas d'une insuffisance des normes, mais plutôt d'une défaillance dans leur mise en œuvre et le contrôle de leur application. L'un des objectifs fondamentaux de la politique maritime de l'UE est la

---

7 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, JO L 164 du 25.6.2008, p. 19.

8 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.

9 Directive 2005/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juillet 2005 sur la teneur en soufre des combustibles marins, JO L 191 du 22.7.2005, p. 59.

10 COM(2015) 614 final, «Boucler la boucle - Un plan d'action de l'Union européenne en faveur de l'économie circulaire».

11 Document de travail des services de la Commission SWD (2018) 16.

recherche d'une application harmonisée de règles approuvées au niveau international et complétées, au besoin, par des exigences spécifiques au niveau de l'UE. La base juridique de la directive, à savoir l'article 100, paragraphe 2, du TFUE, qui prévoit l'adoption de règles communes dans le domaine du transport maritime, reflète cet objectif. Étant donné que la directive transpose la convention MARPOL dans le droit de l'UE, elle poursuit le même objectif que la convention, à savoir la protection de l'environnement marin contre la pollution causée par les navires. La pollution marine se propage généralement dans les eaux de l'UE et doit donc, pour être traitée efficacement, faire l'objet d'une approche commune au niveau de l'UE, les États membres ne pouvant séparément mettre fin au problème.

Pour éviter la multiplication des politiques de dépôt des déchets des navires dans les ports et garantir des conditions de concurrence équitables pour les ports et leurs utilisateurs, il est nécessaire d'harmoniser davantage les règles au niveau de l'UE. Une mise en œuvre simplifiée et davantage harmonisée des différentes obligations au niveau de l'UE améliorera la compétitivité et l'efficacité économique du secteur des transports maritimes tout en garantissant les conditions de base dans les ports. Elle devrait permettre d'éviter des pratiques néfastes telles que les «emplettes IRP», qui consistent à conserver les déchets à bord jusqu'à ce que le navire arrive dans le port où il est économiquement le plus avantageux de les déposer. Une harmonisation plus poussée des régimes de dérogation applicables aux navires exploités sur les lignes régulières permettrait aussi de remédier au manque d'efficacité à bord et dans les ports.

Dans le même temps, les États membres conservent une marge d'appréciation en ce qui concerne l'application des règles et des principes communs au niveau local/portuaire. La nouvelle directive les laissera libres de continuer à définir les systèmes de recouvrement des coûts et leur fonctionnement, le niveau des redevances et l'élaboration de plans de réception et de traitement des déchets pour les ports situés sur leur territoire. Les autorités des États membres sont les mieux placées pour déterminer le niveau de précision et la portée des plans de réception et de traitement des déchets, compte tenu de la taille et de la position géographique des ports et des besoins des navires qui y font escale.

- **Proportionnalité**

La proposition répond à un double objectif: i) mieux protéger l'environnement marin contre les rejets de déchets des navires, tout en ii) assurant l'efficacité des opérations liées au transport maritime dans les ports. L'analyse d'impact a montré que les rejets de déchets en mer se poursuivent et provoquent des effets dévastateurs sur les écosystèmes marins; c'est le cas en particulier du déversement d'ordures. Parallèlement, le régime actuel fait peser une charge administrative indue sur les ports et leurs utilisateurs, en raison principalement d'incohérences entre les obligations découlant de la directive et celles résultant du cadre international (c'est-à-dire la convention MARPOL). L'analyse d'impact a démontré la proportionnalité de l'option préférée pour résoudre les problèmes, en accord avec les observations du comité d'examen de la réglementation sur le rapport d'analyse d'impact.

La proposition vise à résoudre ces problèmes en recherchant une plus grande harmonisation avec MARPOL en ce qui concerne notamment le champ d'application, les définitions et les formulaires. La proposition de directive vise également à favoriser une plus grande cohérence avec d'autres actes de l'UE en intégrant pleinement les inspections dans le cadre du contrôle par l'État du port et en harmonisant la directive 2002/59/CE en ce qui concerne les obligations de suivi et de déclaration. La nouvelle approche repose largement sur un système électronique de déclaration et d'échange d'informations - utilisant des systèmes électroniques existants - et sur le principe selon lequel les informations ne devraient être communiquées qu'une fois. Elle

devrait faciliter le suivi et le contrôle de l'application tout en minimisant la charge administrative associée.

Le problème spécifique des déchets marins justifie des mesures supplémentaires qui devraient permettre de réduire encore les déversements d'ordures provenant des navires, en combinant incitation et coercition. Les secteurs de la pêche et de la plaisance étant en grande partie à l'origine du problème des déchets marins, ils ont été intégrés de manière plus systématique dans le système, notamment en ce qui concerne les incitations au dépôt des déchets à terre. Quoi qu'il en soit, puisque les obligations en matière de notification et d'inspection représenteraient une charge disproportionnée pour les bateaux et les ports de taille modeste, une approche différenciée est appliquée, fondée notamment sur la longueur et le tonnage brut. Cette approche contiendra les éléments suivants:

– la communication des informations contenues dans la notification préalable des déchets et dans la réception des déchets ne sera exigée que pour les bateaux d'une longueur minimale de 45 mètres, conformément à la directive 2002/59/CE;

– l'objectif de 20 % d'inspections pour les navires de pêche et les bateaux de plaisance ne s'appliquera qu'aux bateaux de plus de 100 tonneaux de jauge brute, en accord avec les exigences de l'OMI relatives à un plan de gestion des déchets devant être conservé à bord;

– les navires de la marine marchande seront soumis à des inspections dans le cadre du contrôle par l'État du port selon une approche fondée sur les risques, ce qui devrait accroître l'efficacité et l'efficience du système.

Si la directive a pour objectif d'harmoniser davantage les principaux concepts du régime des IRP pour mettre en place une approche commune de l'UE fondée sur les normes internationales pertinentes, elle laisse toutefois une marge de manœuvre aux États membres pour décider des mesures opérationnelles applicables au niveau portuaire, en fonction de spécificités locales et de la structure administrative et de la propriété du port considéré. L'adéquation des installations de réception des déchets est déterminée en fonction de la taille, de la position géographique et du type de trafic traité, éléments qui déterminent à leur tour le niveau de précision et la portée du plan de réception et de traitement des déchets du port. Ces plans peuvent également être élaborés dans un contexte géographique et répondre ainsi aux intérêts de ports desservant une même région et de ceux traitant un trafic régional.

S'il est vrai que les États membres devront veiller à ce que les systèmes de recouvrement des coûts respectent les principes définis dans la directive, notamment eu égard aux redevances indirectes et au degré de transparence, ils demeureront libres de concevoir les systèmes tarifaires et de décider du niveau exact des redevances compte tenu du type de trafic portuaire. Cette marge de manœuvre sera plus limitée pour le dépôt d'ordures — la composante la plus importante des déchets marins — pour lesquelles les coûts sont recouvrés intégralement au moyen de redevances indirectes. En raison des effets particulièrement néfastes sur le milieu marin des matières plastiques et autres composants des ordures provenant des navires, une incitation financière maximale est nécessaire pour garantir que les ordures sont déposées à chaque escale portuaire et non jetées en mer.

- **Choix de l'instrument**

Dans un souci de rédaction juridique claire et cohérente, la solution juridique la plus adéquate s'est avérée être la proposition de nouvelle directive unique. Une autre solution consistant à proposer un ensemble de modifications à la directive actuelle a été écartée parce qu'elle aurait

impliqué un grand nombre de changements. Le choix d'un nouveau règlement a aussi été écarté car un tel instrument priverait les États membres de la souplesse nécessaire pour décider des mesures de mise en œuvre les plus adéquates pour leurs ports, qui sont très différents en termes de taille, de position géographique et de structure administrative et de la propriété.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

L'évaluation ex post a montré que la directive avait permis d'atteindre l'objectif de réduction des rejets de déchets en mer et présentait clairement une valeur ajoutée européenne. Cependant, si les volumes de déchets déposés à terre ont augmenté, les évolutions diffèrent d'une catégorie de déchets à l'autre. Qui plus est, un volume considérable de déchets continue d'être déversé en mer. Cela résulte principalement de disparités dans la manière dont les principales obligations de la directive en vigueur sont interprétées et mises en œuvre, en ce qui concerne par exemple la mise à disposition d'installations de réception portuaires adéquates, l'élaboration et le fonctionnement des systèmes de recouvrement des coûts et le respect de l'obligation de dépôt.

L'ancienne directive ne définit pas clairement la notion d'adéquation des installations de réception portuaires, ce qui suscite des malentendus entre les utilisateurs et les exploitants des ports. Plus généralement, le défaut de consultation des utilisateurs portuaires et des incohérences avec la législation de l'UE concernant les aspects terrestres ont généré des situations dans lesquelles les ports ne sont pas toujours dotés d'installations adéquates. Par exemple, au cours de la consultation, les parties prenantes ont déploré l'absence dans les ports de dispositifs séparés de collecte des déchets qui ont été préalablement triés à bord conformément aux normes internationales. La confusion règne par ailleurs quant au champ d'application de l'obligation de dépôt au vu des normes de rejet définies dans MARPOL, y compris la définition de la capacité de stockage suffisante à bord comme principale raison pouvant exempter un navire de l'obligation de déposer ses déchets avant de repartir.

Le cadre juridique et administratif applicable aux inspections des IRP manque également de clarté, de même que les motifs justifiant ces inspections et leur régularité. Enfin, les exemptions pour les navires effectuant des services réguliers ont été appliquées pour des raisons et dans des conditions différentes, créant une charge administrative inutile. Ces problèmes ont affaibli le régime et entravé la réalisation de son objectif principal, qui est la réduction des rejets de déchets en mer.

Autres problèmes détectés par l'évaluation ex post:

- la directive n'est pas entièrement compatible avec d'autres législations applicables de l'Union, par exemple celle relative aux déchets et ses principes clés, qui n'ont pas été pleinement observés dans les ports.
- Des changements significatifs dans le cadre juridique international (MARPOL) n'ont pas été intégrés dans la directive.
- L'absence d'enregistrement systématique des déchets dans les ports et l'insuffisance des échanges d'informations entre les États membres ont nui à l'efficacité du suivi et du contrôle de l'application de la directive, donnant lieu à d'importantes lacunes dans les données sur les flux des déchets.

- **Consultation des parties intéressées**

Des consultations ont été régulièrement organisées avec un large éventail de groupes de parties prenantes dans le cadre du sous-groupe IRP créé au sein du Forum européen du transport maritime pour faciliter le processus de révision. Le sous-groupe, qui rassemble les principaux groupes de représentants, à savoir les autorités nationales des États membres, les ports, les armateurs, les exploitants d'installations de réception portuaires et les ONG de défense de l'environnement, apportent conjointement un niveau élevé d'expertise sur les installations de réception portuaires pour la gestion des déchets des navires. Au cours de plusieurs réunions, le sous-groupe a examiné et discuté le projet de mesures et les possibilités de révision et a formulé des suggestions qui ont été dûment examinées et prises en considération lors de la rédaction de la proposition. Un résumé des conclusions des discussions du sous-groupe figure dans les annexes au document de travail des services de la Commission[12].

D'une manière générale, les parties prenantes sont favorables à une révision qui viserait une harmonisation plus poussée avec MARPOL, en ce qui concerne en particulier le champ d'application de la disposition relative à l'obligation de dépôt, et prévoirait des mesures spécifiques pour lutter contre le problème des déchets marins. Le sous-groupe a souligné à plusieurs reprises la nécessité d'appliquer correctement les principes de l'UE en matière de gestion des déchets dans le cadre du régime des IRP, ainsi que d'harmoniser davantage les régimes d'exemption et les systèmes de recouvrement des coûts, sans imposer une approche visant à mettre en place un système commun à tous les ports de l'UE. En outre, le sous-groupe s'est penché sur les moyens d'améliorer le suivi et le contrôle de la mise en œuvre et d'utiliser des moyens électroniques de déclaration et d'échange des données pour faciliter le processus.

Dans le cadre du processus d'analyse d'impact, une consultation publique a été organisée et a suscité des réponses de la part d'un large éventail de parties prenantes. Elle a été suivie d'une consultation ciblant tous les acteurs portuaires. Ces consultations ont montré que les principaux facteurs à l'origine des problèmes généraux de rejets de déchets en mer sont, entre autres, l'absence de mesures d'incitation et de contrôle de l'application. Qui plus est, il est ressorti des deux cycles de consultation que des incohérences dans les définitions et les formulaires, ainsi que des divergences entre les régimes d'exemption étaient à l'origine de la charge administrative inutile.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

La présente proposition s'appuie sur les informations recueillies et analysées dans le cadre du processus d'évaluation et d'analyse d'impact, aux fins duquel ont été réalisées des études externes. L'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) a en outre apporté une aide technique et communiqué certaines données.

Dans le cadre de l'évaluation ex post de 2015, l'analyse des données transmises par 40 grands ports commerciaux a permis d'établir une série chronologique relative aux dépôts de déchets sur la période 2004-2013. Les données provenaient en partie d'études plus anciennes réalisées par l'AESM sur la mise en œuvre de la directive, complétées par celles tirées d'une étude menée par les parties prenantes.

L'étude conduite en 2016 pour appuyer l'analyse d'impact concernant la révision de la directive avait pour but de compléter les données sur les volumes de déchets déposés dans les

[12] Annexe 2, page 7, du rapport de synthèse de la consultation des parties prenantes.

ports recensés dans des études antérieures (Ramboll 2012 et Panteia 2015) sur la période 2013-2015. Sur les 40 ports ayant fait l'objet de l'analyse antérieure, 29 ont communiqué des données mises à jour sur les dépôts de déchets pour cette même période. De surcroît, l'étude à l'appui de l'analyse d'impact a appliqué un modèle utilisé pour le calcul du volume des déchets non déposés, appelé modèle MARWAS, qui mesure: la différence entre i) le volume de déchets supposé être déposé dans les ports pour lesquels des données concernant les dépôts ont été communiquées, sur la base du trafic à destination de ces ports pendant une période de temps donné, et ii) le volume, en valeur absolue, effectivement déposé dans ces ports pendant la même période. Les données relatives aux mouvements des navires pour les 29 ports en question ont été communiquées par l'AESM et intégrées dans le modèle. L'étude d'appui comprenait également une évaluation de la vulnérabilité environnementale des différentes zones maritimes régionales en fonction des différentes catégories de déchets des navires. La méthodologie est expliquée en détail dans l'annexe pertinente du document de travail qui accompagne la présente proposition[13].

Le sous-groupe IRP mentionné plus haut a apporté son assistance tout au long du processus.

- **Analyse d'impact**

L'analyse d'impact a examiné différentes solutions possibles pour la révision de la directive en se basant sur les principes directeurs suivants:

(1) le champ d'application de la révision, l'ampleur des modifications législatives et l'élaboration d'orientations non contraignantes;

(2) le champ d'application de l'obligation de dépôt de déchets; le choix d'aligner les dispositions sur les normes de rejet de MARPOL ou de mettre en place un régime supprimant tout rejet grâce au dépôt de la totalité des déchets dans les ports. Cela a également une incidence sur d'autres aspects tels que l'application de systèmes de recouvrement des coûts et le contrôle de l'application;

(3) la possibilité de résoudre le problème spécifique des déchets marins des navires (principalement les ordures);

(4) les possibilités d'allégement de la charge administrative et de simplification du régime en accord avec les objectifs de la proposition compte tenu du programme REFIT.

Ces principes sont reflétés dans les objectifs stratégiques décrits ci-dessous.

OPTION 1: Scénario de référence. Aucune modification législative de la directive. Il s'agirait plutôt d'élaborer des orientations non contraignantes et d'étendre encore le système de déclaration électronique et de suivi mis en place en vertu de l'article 12, paragraphe 3, de la directive actuelle, qui repose sur la déclaration électronique dans SafeSeaNet et THETIS (base de données du contrôle par l'État du port).

OPTION 2: Révision minimale. Cette option envisage des initiatives ciblées et des ajustements juridiques succincts dans le cadre de la convention MARPOL ainsi que de la législation pertinente de l'Union, en s'appuyant sur le scénario de référence. Plus précisément, elle alignerait le champ d'application de la directive sur la convention MARPOL en incluant les déchets visés dans l'annexe VI de la convention et en mettant à jour les références à la législation environnementale de l'Union.

[13] Annexe 4, page 23, Modèles analytiques utilisés pour élaborer l'analyse d'impact.

OPTION 3: Alignement sur MARPOL. Cette option vise à rapprocher davantage les dispositions de la directive de celles de MARPOL, notamment en définissant le champ d'application de l'obligation de dépôt de manière à l'aligner sur les normes en matière de rejets définies dans la convention MARPOL, ce qui résoudrait le problème des rejets illicites de déchets en mer. Cette option prévoit également d'intégrer les inspections des installations de réception portuaires dans le contrôle par l'État du port et inclut tout un éventail de mesures visant à améliorer l'adéquation des installations et de mesures créant des incitations économiques à l'utilisation de ces installations par les navires.

OPTION 4: Régime de l'UE en matière d'IRP outrepassant cadre de MARPOL. Cette option vise à renforcer le régime actuellement en vigueur en vertu de la directive en allant plus loin que la convention MARPOL. L'obligation de dépôt s'appliquerait à tous les déchets des navires, y compris les déchets pouvant être rejetés en mer en vertu de MARPOL. Cette option inclut également l'éventail complet des mesures visant à améliorer l'adéquation des installations et à fournir les incitations adéquates au dépôt.

OPTIONS 3B et 4B: Variantes des options 3 et 4 ci-dessus portant sur les déchets marins. Ces variantes portent spécifiquement sur le problème des rejets en mer de déchets par les navires (principalement le déversement d'ordures). Des mesures d'incitation aussi bien que d'exécution sont comprises, ainsi qu'une proposition visant à intégrer pleinement les navires de pêche et de plaisance dans le champ d'application de la directive, tout en différenciant le contrôle de l'application en fonction de leur tonnage brut.

L'analyse d'impact a conclu que l'option privilégiée était l'option 3B car elle concilie les objectifs de réduction des rejets de déchets en mer, en particulier les rejets d'ordures (déchets marins), avec la réduction de la charge administrative recherchée grâce à un alignement plus poussé avec la convention MARPOL.

L'option préférée devrait:

- engendrer des effets positifs sur l'environnement, en entraînant une réduction substantielle des rejets illicites en mer de déchets huileux, d'eaux usées, d'ordures et de résidus d'épuration;
- contribuer notablement à l'économie circulaire grâce à des mesures axées sur la réduction des déchets marins, y compris les déchets provenant des secteurs de la pêche et de la plaisance, et améliorer les pratiques de gestion des déchets dans les ports;
- aboutir à une réduction des coûts liés au contrôle de l'application et à une diminution considérable des coûts administratifs;
- créer des emplois supplémentaires, en particulier pour les gestionnaires de déchets et dans le secteur du tourisme dans les zones côtières;
- accroître la sensibilisation à l'environnement autour du problème des déchets marins, aussi bien à terre qu'en mer.

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

dans l'analyse d'impact figurant dans le document de travail qui accompagne la proposition[14]. Quoi qu'il en soit, il n'a pas été possible de fournir un montant exact des coûts totaux de mise en conformité en raison d'un manque de données.

L'analyse d'impact a été soumise au comité d'examen de la réglementation en mai 2017. Le comité a émis un avis favorable avec réserves[15]. Dans son avis, le comité a exprimé des inquiétudes concernant la valeur ajoutée de la directive par rapport à la convention MARPOL et demandé de plus amples explications à propos du lien entre les deux régimes et de la mesure dans laquelle les options proposées sont en accord avec la convention ou vont au-delà. À cet égard, le comité a également posé quelques questions concernant la proportionnalité de l'option privilégiée, notamment dans la mesure où elle comporte des exigences plus spécifiques pour les navires de plus petite taille, et où il subsiste des incertitudes quant aux coûts exacts de mise en conformité et d'investissement liés à cette option. Ces observations ont été prises en compte selon les modalités suivantes:

– des explications supplémentaires ont été fournies sur la manière dont la directive vise à transposer les obligations pertinentes de la convention MARPOL grâce à une approche basée sur les ports, et sur le fait qu'elle prévoit non seulement le contrôle de l'application de ces obligations par le truchement du régime juridique de l'UE mais apporte également une valeur ajoutée pour ce qui est de leur mise en œuvre dans les États membres, grâce notamment à d'autres éléments tels que les plans de réception et de traitement des déchets, les systèmes de recouvrement des coûts dans les ports et le régime d'exemption des navires effectuant des liaisons régulières. Un tableau de comparaison entre les deux instruments a été joint, ainsi qu'une vue d'ensemble des principaux amendements apportés à la convention MARPOL au cours des 15 dernières années.

– Un autre tableau de comparaison entre les différentes solutions envisageables et la convention MARPOL a aussi été joint. Il a en outre été expliqué que l'option privilégiée fondée sur l'alignement sur MARPOL n'équivaut pas à un alignement complet, car cela reviendrait à renoncer à des obligations fondamentales qui se sont avérées très pertinentes et utiles comme l'a montré l'évaluation ex post (REFIT) de la directive. Des explications supplémentaires ont été apportées pour démontrer la proportionnalité de chacune des options et des informations complémentaires ont été fournies sur la manière dont les options privilégiées proposent de redéfinir la situation des bateaux de plus petite taille, c'est-à-dire les navires de pêche et les bateaux de plaisance, en adoptant une approche différenciée du contrôle de l'application reposant sur le tonnage brut et la longueur totale.

– Enfin, des efforts accrus ont été déployés pour obtenir des données quantitatives auprès des ports concernant certaines des principales obligations prévues dans l'option privilégiée. Quoi qu'il en soit, ces données étant sensibles d'un point de vue commercial, la collecte a été faible et la description des coûts de mise en conformité et des coûts d'investissement est principalement qualitative.

- **Analyse d'impact territorial**

[14] Document de travail des services de la Commission – Analyse d'impact, page 60 (coûts de mise en conformité) et page 73 (conclusions).

[15] Avis concernant l'analyse d'impact/Installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison, 23 juin 2017, http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/[....].

La révision proposée a une dimension régionale importante en raison de la diversité des bassins maritimes bordant l'UE et des spécificités locales des ports. Pour cette raison, une analyse d'impact territorial a été effectuée. L'analyse a souligné les difficultés particulières auxquelles sont confrontés les ports situés dans les petites îles et les régions éloignées lorsqu'ils mettent en œuvre le régime des IRP, mais a aussi conclu que la nouvelle directive pouvait avoir des effets favorables dans ces régions, notamment du point de vue du tourisme, de l'emploi et de la gouvernance. Quoi qu'il en soit, en dépit des disparités régionales, l'analyse d'impact territorial a mis en lumière une demande forte dans le sens d'une harmonisation des éléments clés de la directive. Un résumé des résultats de l'analyse d'impact territorial figure dans le rapport de synthèse joint au document de travail qui accompagne la proposition.

- **Réglementation affûtée et simplification**

Étant donné que la proposition est une initiative REFIT, elle vise à simplifier le cadre réglementaire et à réduire la charge administrative.

En alignant davantage les définitions sur celles de MARPOL, les formulaires types élaborés par l'OMI pour la notification et la réception des déchets peuvent aussi être pleinement intégrés dans la directive. Ce faisant, on évitera dans toute la mesure du possible que les formulaires et les systèmes fassent doublon. Elle prévoit, en outre, d'intégrer les inspections des IRP dans le régime de contrôle par l'État du port et de recourir au système d'information et de suivi mis en place sur le fondement de la directive actuelle (article 12, paragraphe 3) et reposant sur la déclaration électronique dans SafeSeaNet et THETIS pour faciliter le suivi et le contrôle de l'application. Ces mesures devraient accroître l'efficacité des inspections et se traduire dès lors par une réduction des coûts administratifs de 7,1 millions d'EUR. Les modifications proposées devraient également permettre de créer des débouchés commerciaux pour les exploitants d'installations de traitement des déchets dans les ports, ainsi que pour les entreprises du secteur du tourisme et de la plaisance, dont la plupart sont des PME. En effet, des volumes plus importants de déchets devraient être déposés dans les ports, ce qui favorisera la propreté du milieu marin et aura des retombées positives sur le tourisme local et régional.

La proposition de nouvelle directive laisse une marge de manœuvre considérable aux États membres en ce qui concerne: i) l'organisation des installations de réception dans les ports, comme en témoignent les plans de réception et de traitement des déchets; et ii) la définition des systèmes de redevances applicables en tenant compte de la taille et de la position géographique des ports, ainsi que du type de trafic qu'ils traitent.

La révision proposée vise à poursuivre le développement et l'utilisation du système d'information, de suivi et de contrôle de l'application déjà mis en place en vertu de la directive en vigueur afin de faciliter le suivi et l'exécution des dispositions de la directive. Ledit système s'appuiera sur le système d'échange d'informations maritimes de l'Union établi par la directive 2002/59/CE et sur la base de données sur les inspections créée en vertu de la directive 2009/16/CE. Les données seront communiquées par voie électronique par le truchement du «guichet unique national» conformément à la directive 2010/65/UE et échangées entre États membres aux fins du suivi et du contrôle de l'application. La proposition permettra aussi d'uniformiser davantage les formats de déclaration électronique pour la notification et la réception des déchets, ainsi que pour les exemptions des navires exploités sur des lignes régulières.

- **Droits fondamentaux**

La proposition n'a pas de conséquences pour la protection des droits fondamentaux.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

La proposition s'accompagne d'un plan de mise en œuvre qui énumère les actions nécessaires à la mise en œuvre des mesures et recense les principales difficultés techniques, juridiques et de calendrier posées par cette mise en œuvre.

Des mécanismes adéquats de suivi et de déclaration ont été définis. L'AESM joue un rôle important dans ce processus puisqu'elle est chargée de la mise en place et du fonctionnement de systèmes de données électroniques pour le transport maritime.

La directive en vigueur prévoit déjà la mise en place d'un système commun d'information et de suivi en vue: i) d'identifier les navires qui ne déposent pas leurs déchets; et ii) de s'assurer que les objectifs de la directive sont atteints. Ce système a été développé au cours des dernières années en s'appuyant sur les bases de données existantes. SafeSeaNet, en particulier, a permis la déclaration électronique et l'échange des informations contenues dans la notification préalable des déchets et un module «UE» séparé a été mis au point dans la base de données relatives aux inspections (THETIS) pour la communication des résultats des inspections des IRP. Des mesures ont par ailleurs été prises pour faire en sorte que les informations stockées dans SafeSeaNet soient systématiquement transmises à THETIS-UE afin de pouvoir surveiller et contrôler l'application de l'obligation de dépôts des déchets. La proposition de directive prévoit que les systèmes seront encore améliorés pour contenir également les informations de base sur la disponibilité des installations de réception dans les ports de l'UE. Ces informations seront également transmises au système GISIS (système d'information mondial intégré sur les navires) de l'OMI, pour s'assurer que les États membres, lorsqu'ils s'acquittent de la déclaration prévue par la directive, respectent dans le même temps leurs obligations de déclaration au niveau international.

De plus, l'AESM contribuera au suivi de la mise en œuvre de la directive proposée. Étant donné que le cycle complet des visites de contrôle de la mise en œuvre envisagé par l'AESM devrait être de 5 ans[16], la durée du cycle d'évaluation de la directive est fixée à sept ans.

Enfin, il est également envisagé de créer un groupe d'experts composé de représentants des États membres et d'autres secteurs concernés, au sein duquel seront échangées informations et expériences sur la mise en œuvre de la directive et qui apportera les orientations nécessaires à la Commission.

- **Documents explicatifs (pour les directives)**

Aucun document explicatif n'est requis étant donné que la proposition vise à simplifier et à clarifier le régime existant.

---

[16] Comme prévu dans la méthodologie de l'AESM relative aux visites dans les États membres, http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065

6. EXPLICATION DETAILLEE DES DIFFERENTES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION

La directive proposée aura pour effet d'aligner dans toute la mesure du possible le régime de l'UE sur celui de MARPOL, notamment en ce qui concerne le champ d'application, les définitions et les normes. Un alignement complet n'est cependant pas possible étant donné que la directive porte pour l'essentiel sur les opérations portuaires, tandis que la convention MARPOL se concentre sur les opérations en mer. Si la directive repose sur les obligations qui incombent aux États membres en vertu de MARPOL, elle va plus loin en précisant les responsabilités juridiques, opérationnelles et financières de tous les exploitants. Son champ d'application, à l'instar de la directive précédente, est par ailleurs plus large car il couvre tous les bâtiments de mer et tous les ports de l'UE visités par ces bâtiments.

Les principaux domaines dans lesquels la directive et MARPOL continueront de différer concernent les points suivants:

- l'adoption des plans de réception et de traitement des déchets;
- la mise au point et le fonctionnement des systèmes de recouvrement des coûts;
- l'obligation de déclaration des informations contenues dans la notification préalable des déchets et la réception des déchets;
- le régime d'inspection;
- le régime des exemptions pour les navires exploités sur des lignes régulières.

Dans de nombreux cas, ces divergences ont pour but d'améliorer la mise en œuvre et le contrôle de l'application du régime prévu par la convention MARPOL.

Les principaux changements apportés par la nouvelle directive sont exposés ci-dessous.

Titre, champ d'application et définitions:

Le titre sera changé pour faire expressément référence au dépôt des déchets des navires et ainsi mieux exprimer l'objectif principal de la directive.

L'**article 2** remplacera la définition des «déchets d'exploitation des navires» avec la définition plus générique de «déchets des navires», en lien avec les annexes pertinentes de la convention MARPOL, en y incluant en outre la catégorie des «résidus de cargaison», ainsi que des déchets relevant de l'annexe VI de MARPOL, à savoir les résidus provenant des systèmes d'épuration des gaz d'échappement, qui comprennent les boues et les eaux d'écoulement de ces systèmes. Supprimer la distinction entre les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison permet un alignement plus poussé avec les formulaires et certificats standards de l'OMI et, ce faisant, garantit la pleine conformité avec les définitions de MARPOL. Les déchets pêchés passivement, c'est-à-dire collectés dans les filets pendant les opérations de pêche, ont été intégrés dans la définition des déchets des navires afin de garantir que des dispositions adéquates sont prises pour le dépôt de ce type de déchets provenant du secteur de la pêche dans les installations de réception portuaires, étant donné leur importance dans le contexte des déchets marins. Des références claires et actualisées ont été ajoutées aux actes législatifs pertinents de l'UE.

Adéquation des installations de réception portuaires:

La notion d'«installations de réception portuaires adéquates» a été décrite de manière plus claire, conformément aux orientations de l'OMI. L'**article 4** prévoit expressément que

l'exigence de collecte séparée des déchets tirée de la directive-cadre sur les déchets s'appliquera dans les ports. Ceci est particulièrement important dans les cas où ils ont été préalablement triés à bord conformément aux règles et normes internationales.

En ce qui concerne les plans de réception et de traitement des déchets, essentiels pour assurer l'adéquation des installations de réception portuaires, l'**article 5** et l'**annexe 1** mettent davantage l'accent sur les exigences en matière de consultation. Les notions de «plan approprié», de «modification importante» d'un tel plan et de «niveau régional» auquel il peut être élaboré ont également été clarifiées.

Incitations au dépôt:

Afin de garantir que des incitations adéquates sont prévues pour le dépôt des différents types de déchets dans les installations de réception portuaires, l'**article 8** établit les grands principes qui doivent être intégrés et appliqués dans chaque régime de redevances mis en place en vertu de la directive. Ces principes comprennent le rapport entre les redevances imputées et les coûts des IRP, le calcul de la «part significative» des coûts que doit couvrir la redevance indirecte, et les exigences essentielles en matière de transparence. Une nouvelle **annexe 4** fournit une vue d'ensemble des différents types de coûts induits par le système des IRP en faisant la distinction entre les coûts directs et les coûts indirects.

Si l'article 8 n'impose pas l'application d'un système en particulier dans tous les ports de l'UE, le système de recouvrement des coûts proposé est plus strict en ce qui concerne les principes à appliquer lors de l'établissement de la redevance indirecte pour les ordures, y compris les déchets pêchés de manière passive. Étant donné que les rejets d'ordures contribuent grandement au problème plus général des déchets marins, un système «sans redevance spécifique» est proposé, dans le cadre duquel le fait de s'acquitter de la redevance indirecte accorderait aux navires le droit de déposer toutes les ordures qu'ils ont à bord, sans devoir payer de redevances directes supplémentaires (en fonction du volume). Le système de redevances indirectes inclura également les navires de pêche et les bateaux de plaisance, ce qui réglera la question de la mise au rebut des filets de pêche hors d'usage et des déchets pêchés de manière passive.

L'article 8 renforce également la notion de «navire vert», qui a déjà été définie et appliquée par certains ports conformément aux normes et régimes de certification internationaux. Cette notion impliquerait d'appliquer une réduction des redevances de dépôt des déchets aux navires dont les capitaines peuvent prouver que les déchets sont gérés de manière durable à bord; la Commission devra définir plus précisément ce concept dans un acte délégué.

Contrôle du respect de l'obligation de dépôt de déchets:

Le formulaire de notification préalable des déchets visé à l'article 6 a été pleinement aligné sur la circulaire MEPC/834 de l'OMI et inclus dans une nouvelle annexe 2 de la directive. Le champ d'application de l'obligation de dépôt pour tous les déchets a été défini conformément aux règles de MARPOL de sorte que la directive IRP reproduise le régime de la convention en matière de rejet de déchets: lorsque MARPOL interdit le déversement de déchets en mer, la directive IRP exige le dépôt de ces déchets dans des installations de réception portuaires à terre, y compris les résidus de cargaison. Partant, aucune disposition spécifique n'est nécessaire pour le dépôt des résidus de cargaison, contrairement à ce que prévoyait la directive précédente. L'**article 7** prévoit en outre qu'un reçu sera remis au navire lors du dépôt des déchets; il reprendra les informations qui devraient être communiquées par voie

électronique par le navire dans le système de suivi et d'information (SafeSeaNet) avant son départ.

L'**article 7** limite l'application de l'exception basée sur une capacité de stockage suffisante aux situations dans lesquelles, d'une part, le port d'escale suivant est situé dans l'Union et, d'autre part, il n'y a aucun doute quant à l'existence d'installations de réception portuaires adéquates. Cette évaluation devrait être effectuée sur la base des informations disponibles dans le système d'information, de suivi et de contrôle de l'application, incorporé dans SafeSeaNet, concernant l'adéquation des installations de réception portuaires dans les ports de l'UE. La présente proposition prévoit de surcroît que la Commission adoptera des méthodes spécifiques pour le calcul de la capacité de stockage suffisante à bord au moyen d'un acte d'exécution.

S'agissant du régime d'inspection, l'**article 10** précise que les inspections des installations de réception portuaires doivent être pleinement intégrées dans le régime de contrôle par l'État du port établi en vertu de la directive 2009/16/CE et suivre une approche fondée sur les risques lorsque le navire entre dans le champ d'application de la directive. Afin de s'assurer que chaque inspection effectuée dans le cadre du contrôle par l'État du port est également conforme aux exigences relatives aux installations de réception portuaires, certains changements doivent être apportés à la directive 2009/16/CE, comme prévu à l'**article 21**. Parallèlement, un régime d'inspection distinct est prévu pour les navires de pêche, les bateaux de plaisance et les navires battant pavillon national de plus de 100 tonneaux de jauge brute, étant donné que ces navires et bateaux ne sont pas couverts par la directive sur le contrôle par l'État du port. Les résultats des inspections effectuées sur ces navires devront être consignés dans le système d'information, de suivi et de contrôle de l'application, dans un module «UE» spécifique dans THETIS.

Régime d'exemption pour les navires exploités sur des lignes régulières:

L'**article 9** de la proposition prévoit une harmonisation plus poussée des critères d'exemption et notamment de ce qu'il faut entendre par «navires [qui] effectuent des transports maritimes réguliers» et «escales fréquentes et régulières», et de ce qui constitue «des preuves suffisantes [qui] attestent l'existence d'un arrangement» pour le dépôt et le paiement de la redevance. La proposition introduit un certificat standard d'exemption qui devrait être chargé dans le système d'information, de suivi et de contrôle de l'application par le biais de la notification électronique dans SafeSeaNet, de façon que les États membres puissent ensuite échanger les informations figurant dans le certificat.

Navires de pêche et bateaux de plaisance:

La situation des navires de pêche et des petits bateaux de plaisance a été redéfinie dans la directive en raison de leur part de responsabilité relativement importante dans le problème des rejets de déchets en mer. Alors qu'en vertu de la directive actuelle, tant les navires de pêche que les petits bateaux de plaisance sont exemptés de certaines obligations essentielles, ces exemptions ont été redéfinies de manière à inclure les plus grands navires, selon leur longueur et leur tonnage brut, afin de garantir la proportionnalité du régime.

S'agissant des systèmes de recouvrement des coûts, les navires de pêche et les bateaux de plaisance devront acquitter une redevance indirecte. Ainsi, à l'instar des autres navires, les navires de pêche et les bateaux de plaisance seront soumis au paiement d'une redevance portuaire, qu'ils déposent ou non leurs déchets. Ce paiement devrait cependant également

donner à ces navires le droit de déposer toutes leurs ordures, y compris les engins de pêche hors d'usage et les déchets pêchés passivement, sans avoir à acquitter de redevances supplémentaires. S'agissant des autres types de déchets, l'obligation générale d'appliquer une redevance indirecte de 30 % minimum sera maintenue pour le dépôt de déchets par les secteurs de la pêche et de la plaisance.

La déclaration des informations contenues dans la notification et la réception des déchets ne sera exigée que pour les navires de pêche et les bateaux de plaisance d'une longueur de 45 mètres ou plus. Il serait disproportionné d'exiger des navires en dessous de ce seuil de faire une déclaration électronique avant leur arrivée et leur départ, ces navires n'étant généralement pas équipés de moyens électroniques, pas plus que les ports qui les reçoivent ne le sont pour traiter électroniquement les notifications à chaque escale. L'analyse d'impact qui accompagne la proposition fait le même constat[17].

Pour ce qui est du contrôle de l'application, la directive établit qu'au moins 20 % de tous les navires de pêches et bateaux de plaisance de plus de 100 tonneaux de jauge brute faisant escale chaque année dans les ports d'un État membre doivent faire l'objet d'une inspection. Cela correspond à la règle MARPOL concernant l'exigence de conserver à bord un registre des ordures applicable aux navires de plus de 100 tonneaux de jauge brute.

[17] Document de travail des services de la Commission, Analyse d'impact, chapitre 5.2.5, p. 46.

2018/0012 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, abrogeant la directive 2000/59/CE et modifiant la directive 2009/16/CE et la directive 2010/65/UE

(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 européen[18],

vu l'avis du Comité des régions[19],

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

(1) La politique maritime de l'Union vise 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) La convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après «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 États membres qu'ils garantissent la mise à disposition d'installations de réception adéquates dans les ports.

(3) L'Union a poursuivi la mise en œuvre de la convention MARPOL par le truchement de la directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil[20] 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.

(4) Au cours des deux dernières décennies, la convention MARPOL et ses annexes ont fait l'objet d'amendements importants, qui ont permis d'établir des normes plus strictes et des interdictions de rejets en mer de déchets par les navires.

---

18 JO C […], […], p. […].

19 JO C […], […], p. […].

20 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.

(5) 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 directive.

(6) Le 15 avril 2014, l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté le Guide récapitulatif à l'intention des fournisseurs et des utilisateurs d'installations de réception portuaires (MEPC.1/Circ.834), qui comprend un modèle type pour la notification des déchets, la réception des déchets et la déclaration d'un défaut présumé d'adéquation des installations de réception portuaires.

(7) En dépit de ces évolutions réglementaires, les rejets de déchets en mer se poursuivent. Cela s'explique par une combinaison de facteurs, à savoir: des installations de réception portuaires adéquates ne sont pas toujours disponibles dans les ports, le contrôle de l'application est souvent insuffisant et les incitations à déposer les déchets à terre font défaut.

(8) L'évaluation REFIT de la directive 2000/59/CE a montré que, depuis son entrée en vigueur, la directive a contribué à l'augmentation des volumes de déchets déposés dans les installations de réception portuaires et, partant, a joué un rôle crucial dans la réduction des déversements de déchets en mer.

(9) L'évaluation REFIT a aussi établi que la directive 2000/59/CE n'a pu être pleinement efficace en raison d'incohérences avec le cadre MARPOL. En outre, les États membres ont interprété de manière divergente les concepts clés de la directive, tels que l'adéquation des installations, la notification préalable des déchets et l'obligation de dépôt dans les installations de réception portuaires, ainsi que les exemptions pour les navires exploités sur des lignes régulières. L'évaluation a préconisé une plus grande harmonisation de ces concepts et la poursuite de l'alignement sur la convention MARPOL dans l'objectif d'éviter une charge administrative inutile tant pour les ports que pour leurs utilisateurs.

(10) La directive est également 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. La directive 2008/56/CE du Parlement européen et du Conseil[21] et la directive 2008/56/CE du Parlement européen et du Conseil[22], notamment, sont des instruments utiles à cet égard.

(11) La directive 2008/98/CE énonce les grands principes en matière de gestion des déchets, notamment celui du pollueur-payeur et de la hiérarchie des déchets, qui prône la réutilisation 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. Ces principes obligatoires s'appliquent aussi à la gestion des déchets des navires.

(12) La collecte séparée des déchets des navires, y compris des engins de pêche laissés à l'abandon, est nécessaire pour garantir leur valorisation dans le processus de gestion des déchets en aval. Les ordures sont fréquemment triées à bord des navires

---

21 **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.**

22 **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.**

conformément aux règles et normes internationales et la législation de l'UE 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.

(13) Bien que la plupart des déchets marins proviennent d'activités terrestres, le secteur des transports maritimes, y compris la pêche et la navigation de plaisance, joue un rôle non négligeable du fait du déversement direct d'ordures dans la mer, y compris de matières plastiques et d'engins de pêche abandonnés.

(14) La stratégie en faveur de l'économie circulaire de la Commission[23] a fixé un objectif de réduction des déchets marins de 30 % d'ici à 2020 et a reconnu le rôle spécifique que la directive 2000/59/CE est amenée à jouer à cet égard, en garantissant la disponibilité d'installations adéquates pour la réception des ordures et en prévoyant à la fois le niveau approprié d'incitations et le contrôle de l'application de l'obligation de dépôt dans les installations à terre.

(15) Une installation de réception portuaire est considérée adéquate si elle est en mesure de répondre aux besoins des navires utilisant habituellement le port, sans causer de retards anormaux. 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 à la législation de l'Union relative aux déchets.

(16) Le règlement (CE) n° 1069/2009 du Parlement européen et du Conseil[24] exige que les déchets de cuisine soient incinérés ou éliminés par enfouissement dans une décharge autorisée, y compris les déchets qui proviennent 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 compromette pas l'encouragement à la réutilisation et au recyclage ultérieurs des déchets des navires, il conviendrait de s'efforcer de trier davantage les déchets à bord afin d'éviter une contamination potentielle des déchets, par exemple des déchets d'emballage.

(17) Pour garantir l'adéquation des installations de réception portuaires, il est indispensable d'établir et de réévaluer le plan de réception et de traitement des déchets sur la base d'une consultation de tous les utilisateurs du port. Pour des raisons d'ordre pratique et organisationnel, les ports voisins d'une même région peuvent 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.

(18) Pour résoudre réellement le problème des déchets marins, il est essentiel de mettre en place le bon niveau d'incitations au dépôt de déchets, en particulier des ordures, dans les installations de réception portuaires. C'est possible grâce à un système de recouvrement des coûts qui impose l'application d'une redevance indirecte devant être acquittée indépendamment du fait que des déchets sont déposés ou non, ce qui créerait un droit de dépôt des déchets sans paiement de redevances directes supplémentaires. Ce système devrait également être appliqué aux secteurs de la pêche et de la plaisance en raison de leur part dans le volume de déchets déversés en mer.

---

[23] Communication de la Commission COM(2015) 0614 final, «Boucler la boucle - Un plan d'action de l'Union européenne en faveur de l'économie circulaire», partie 5.1.

[24] 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, JO L 300 du 14.11.2009, p. 1.

(19) Le concept de «navire vert» devrait être développé en ce qui concerne la gestion des déchets, de manière à pouvoir appliquer un système de récompense efficace pour les navires qui réduisent le volume de leurs déchets à bord.

(20) Les résidus de cargaison, qui restent la propriété du propriétaire de la cargaison après son déchargement au terminal, ont souvent une valeur économique. C'est pourquoi ces résidus ne devraient pas être inclus dans les systèmes de recouvrement des coûts qui prévoient l'application de la redevance indirecte; la redevance perçue pour le dépôt de résidus de cargaison devrait être acquittée par l'utilisateur de l'installation de réception, comme spécifié dans les arrangements contractuels entre les parties concernées ou dans d'autres arrangements locaux.

(21) Le règlement (UE) 2017/352 du Parlement européen et du Conseil[25] énonce que la mise à disposition d'installations de réception portuaires est un service qui entre dans le champ d'application du règlement. 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 traitement des plaintes. La directive va au-delà du cadre offert par le règlement (UE) 2017/352 en prévoyant des exigences plus détaillées concernant la définition et le fonctionnement des systèmes de recouvrement des coûts applicables aux installations portuaires de réception des déchets des navires et la transparence de la structure des coûts.

(22) Parallèlement à la mise en place d'incitations au dépôt, le contrôle effectif du respect de l'obligation de dépôt est crucial et devrait suivre une approche fondée sur les risques conformément à la directive 2009/16/CE[26], qui n'est plus compatible avec l'objectif de 25 % d'inspections fixé dans la directive 2000/59/CE pour les navires qui entrent dans son champ d'application.

(23) L'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 qui repose sur le critère de la capacité suffisante de stockage à bord. Pour éviter que l'application de cette exception ne compromette le principal objectif de la directive, il conviendrait 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 dans les ports de l'Union, en s'appuyant sur une méthode et des critères communs.

(24) La mise en place d'un système reposant sur la déclaration électronique et l'échange d'informations devrait faciliter le suivi et le contrôle de l'application. À cette fin, il conviendrait de développer plus avant le système d'information et de surveillance mis en place par 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) et la base de données sur les inspections (THETIS). Le système devrait également inclure les informations relatives aux installations de réception portuaires disponibles dans les différents ports.

(25) La convention MARPOL exige des parties contractantes qu'elles tiennent à jour et communiquent à l'OMI les informations concernant leurs installations de réception portuaires. L'OMI a mis en place à cet effet une base de données relative aux

---

[25] 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.

[26] 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.

installations de réception portuaires dans le cadre de son système d'information maritime mondial intégré («GISIS»). Les États membres qui consigneraient ces informations dans le système d'information, de suivi et de contrôle de l'application instauré par la directive, par le biais duquel elles sont ensuite transmises au GISIS, n'auraient plus à les déclarer séparément à l'OMI.

(26) 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 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.

(27) La Commission a bénéficié de l'expertise et des conseils précieux du sous-groupe sur les installations de réception portuaires, qui a été créé dans le cadre du Forum européen du transport maritime durable et réunit 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. Il serait souhaitable de maintenir ce groupe en tant que groupe d'experts distinct en vue d'un échange d'expérience sur la mise en œuvre de la directive.

(28) 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 (TFUE).

(29) Afin de disposer d'une méthodologie pour l'application de l'exception fondée sur la capacité de stockage suffisante et de développer davantage le système d'information, de suivi et de contrôle de l'application du régime institué en vertu de la présente directive, il conviendrait de conférer des pouvoirs d'exécution à la Commission. Les actes d'exécution devraient être adoptés conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil.

(30) Afin de tenir compte des évolutions au niveau international et de promouvoir des pratiques respectueuses de l'environnement en matière de gestion des déchets à bord, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du TFUE devrait être délégué à la Commission, en ce qui concerne la modification de la présente directive, en vue de mettre à jour les références aux instruments internationaux et les annexes et de modifier les références aux instruments internationaux et ce afin d'empêcher, le cas échéant, que des modifications apportées à ces instruments internationaux ne s'appliquent aux fins de la présente directive, d'une part, et de définir des critères communs pour la reconnaissance des «navires verts» aux fins de l'octroi d'une réduction de la redevance de dépôt des déchets, d'autre part. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil.

(31) Étant donné que l'objectif de la présente directive, qui est la protection du milieu marin contre les rejets de déchets en mer, ne peut pas être réalisé de manière suffisante unilatéralement par les États membres mais peut, en raison des dimensions et des effets de l'action envisagée, 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 ces objectifs.

(32) L'Union se caractérise par d'importantes disparités régionales au niveau des ports, comme l'a également montré l'analyse d'impact territorial. Les caractéristiques des ports varient en fonction de leur position géographique, de leur taille, de leur structure administrative et de la propriété, ainsi que du 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.

(33) Il y a donc lieu d'abroger la directive 2000/59/CE,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

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 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:

(a) «navire», un bâtiment de mer de tout type exploité en milieu marin, y compris les navires de pêche et les bateaux de plaisance utilisés à des fins non commerciales, les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles et les engins flottants;

(b) «convention MARPOL», la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, dans sa version actualisée;

(c) «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, ou les déchets qui sont collectés dans des filets au cours des opérations de pêche, et qui relèvent des annexes I, II, IV, V et VI de la convention MARPOL;

(d) «résidus de cargaison», les restes de cargaison à bord qui demeurent sur le pont ou dans les cales 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;

(e) «installation de réception portuaire», toute installation fixe, flottante ou mobile, pouvant recevoir les déchets des navires;

(f) «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;

(g) «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;

(h) «bâtiment national», un navire battant le pavillon d'un État membre et servant uniquement à des voyages nationaux dans cet État membre;

(i) «voyage national», tout voyage effectué dans des zones maritimes entre un port d'un État membre et le même port ou un autre port de cet État membre;

(j) «port», un lieu ou une zone géographique comportant des aménagements et des équipements permettant la réception de navires, y compris une zone de mouillage relevant de la juridiction du port;

(k) «déchets de cuisine et de table», tous les déchets de denrées alimentaires, y compris les huiles de cuisson usagées, provenant des espaces de restauration et des cuisines;

(l) «capacité de stockage suffisante», une capacité suffisante pour stocker les déchets à bord à compter du moment du départ jusqu'au prochain port d'escale, y compris les déchets susceptibles d'être générés au cours du voyage;

(m) «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;

(n) «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;

(o) «escales portuaires fréquentes», des visites effectuées par un navire dans le même port au moins une fois par quinzaine;

(p) «GISIS», le système d'information maritime mondial intégré mis en place par l'Organisation maritime internationale.

Les «déchets des navires», tels que définis aux points c) et d), sont considérés comme des déchets au sens de l'article 3, paragraphe 1, de la directive 2008/98/CE[27].

Article 3
Champ d'application

La présente directive s'applique:

(q) 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 de guerre et navires de guerre auxiliaires, ainsi que 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;

(r) à tous les ports des États membres dans lesquels les navires visés au point a) font habituellement escale.

[27] 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.

Les États membres prennent des mesures pour faire en sorte que, dans la mesure du possible, les navires qui ne relèvent pas du champ d'application de la présente directive, déposent leurs déchets d'une manière compatible avec cette dernière.

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

Article 4

Installations de réception portuaires

1. Les États membres s'assurent que des installations de réception portuaires adéquates sont disponibles pour répondre aux besoins des navires utilisant habituellement le port sans causer de retards anormaux à ces navires.

2. Les États membres s'assurent que:

   (s) les installations de réception ont une capacité permettant de recueillir les types et les quantités de déchets des navires utilisant habituellement le port, compte tenu des besoins opérationnels des utilisateurs dudit port, de la taille et de la position géographique de celui-ci, du type de navires qui y font escale et des exemptions prévues à l'article 9;

   (t) les formalités liées à l'utilisation des installations de réception portuaires sont simples et rapides pour éviter de causer des retards anormaux aux navires, et les redevances d'utilisation de ces installations ne sont pas dissuasives;

   (u) les installations de réception portuaires permettent de gérer les déchets des navires de manière respectueuse de l'environnement conformément aux exigences de la directive 2008/98/CE et aux autres dispositions pertinentes de la législation de l'Union relative aux déchets. À cette fin, les États membres prévoient la collecte séparée des déchets des navires dans les ports de l'Union, comme le requiert la législation de l'Union en matière de déchets, notamment la directive 2008/98/CE, la directive 2012/19/UE et la directive 2006/66/CE. Le point c) 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.

3. Les États membres utilisent les formulaires et les procédures établis par l'OMI pour déclarer aux autorités de l'État du port un défaut présumé d'adéquation des installations de réception portuaires.

   Toute information reçue par le biais de cette procédure de déclaration est également transmise par voie électronique pour être consignée dans la partie du système d'information, de suivi et de contrôle de l'application visée à l'article 14 de la présente directive.

4. Les États membres enquêtent sur tous les cas d'insuffisance alléguée signalés et veillent à ce que toutes les parties concernées par le dépôt ou la réception de déchets des navires puissent demander une indemnisation pour tout dommage résultant d'un retard anormal.

Article 5

Plans de réception et de traitement des déchets

5. Un plan approprié de réception et de traitement des déchets est établi et mis en œuvre pour chaque port après que les parties concernées, notamment les utilisateurs des ports ou leurs représentants, ont été régulièrement consultées. Ces consultations devraient être organisées à la fois au cours de la phase initiale d'élaboration des plans et après leur adoption, en particulier lorsque des changements importants ont eu lieu concernant les exigences prévues aux articles 4, 6 et 7. Les exigences détaillées relatives à l'établissement de ces plans figurent à l'annexe I.

6. Les États membres s'assurent que les informations suivantes, tirées des plans de réception et de traitement des déchets et relatives à la mise à disposition d'installations de réception adéquates dans leurs ports et aux coûts correspondants, sont communiquées clairement aux exploitants de navires et rendues publiques soit via le site internet des ports, soit sous forme imprimée:

   (v) emplacement des installations de réception portuaires correspondant à chaque poste de mouillage;

   (w) liste des déchets des navires habituellement gérés par les ports;

   (x) liste des points de contact, des exploitants et des services proposés;

   (y) description des procédures de dépôt des déchets;

   (z) description des systèmes de recouvrement des coûts; et

   (aa) description des procédures à suivre pour signaler les insuffisances alléguées dans les installations de réception portuaires.

   Ces informations sont également transmises 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 14 de la présente directive, conformément à la directive 2002/59/CE.

7. Les plans de réception et de traitement des déchets visés au paragraphe 1 peuvent, lorsque cela est nécessaire pour des raisons d'efficacité, être élaborés conjointement par deux ports voisins ou plus dans la même région, chaque port y étant associé comme il se doit, pour autant qu'y soient spécifiés, pour chacun des ports, les besoins en installations de réception et la mise à disposition de telles installations.

8. Les États membres évaluent et approuvent le plan de réception et de traitement des déchets, en contrôlent la mise en œuvre et veillent à le soumettre à une nouvelle approbation au moins tous les trois ans après qu'il a été approuvé ou nouvellement approuvé et après toute modification importante de l'exploitation du port. Ces modifications comprennent, entre autres, les 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.

PARTIE 3
DEPOT DES DECHETS DES NAVIRES

Article 6
Notification préalable des déchets

9. L'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire entrant dans le champ d'application de la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil[28], autre qu'un navire de pêche ou un bateau de plaisance de moins de 45 mètres, faisant route vers un port situé dans l'UE, remplit avec précision le formulaire figurant à l'annexe 2 et communique ces informations à l'autorité ou à l'organisme désigné à cet effet par l'État membre dans lequel le port est situé:

   (bb) au moins vingt-quatre heures avant l'arrivée, si le port d'escale est connu;

   (cc) dès que le port d'escale est connu, si cette information est disponible moins de vingt-quatre heures avant l'arrivée;

   (dd) au plus tard au moment où le navire quitte le port précédent, si la durée du voyage est inférieure à vingt-quatre heures.

10. Les informations visées au paragraphe 1 sont transmises 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 14 de la présente directive, conformément à la directive 2010/65/UE et à la directive 2002/59/CE.

11. Les informations visées au paragraphe 1 sont conservées à bord au moins jusqu'au port d'escale suivant et mises à la disposition des autorités des États membres compétentes qui en font la demande.

12. Les États membres veillent à ce que les informations qui sont communiquées en vertu du présent article fassent l'objet d'un examen approprié et soient immédiatement partagées avec les autorités chargées de l'application.

Article 7
Dépôt des déchets des navires

13. Avant de quitter le port, le capitaine d'un navire faisant escale dans un port de l'Union dépose tous les déchets conservés à bord du navire dans une installation de réception portuaire conformément aux normes relatives aux rejets établies dans la convention MARPOL.

14. Au moment du dépôt, le gestionnaire de déchets ou l'autorité du port où les déchets ont été déposés complète avec précision le formulaire figurant à l'annexe 3 et remet le reçu au navire.

    Cette exigence ne s'applique pas aux petits ports dépourvus de personnel ou situés dans des régions éloignées, pour autant que l'État membre dans lequel est situé ce port ait consigné cette information par voie électronique dans la partie du système d'information, de suivi et de contrôle de l'application visée à l'article 14 de la présente directive.

---

[28] 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.

15. Avant le départ, 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 les informations figurant sur le reçu des déchets dans la partie du système d'information, de suivi et de contrôle de l'application visée à l'article 14 de la présente directive, conformément à la directive 2010/65/UE et à la directive 2002/59/CE.

16. Les informations visées au paragraphe 2 sont conservées à bord pendant au moins deux ans et sont mises à la disposition des autorités des États membres compétentes qui en font la demande.

17. Sans préjudice du paragraphe 1, un navire peut continuer sa route jusqu'au port d'escale suivant sans déposer ses déchets, à condition:

(ee) qu'il soit au mouillage uniquement pendant moins de 24 heures ou en cas de mauvaises conditions météorologiques;

(ff) les informations fournies conformément aux annexes 2 et 3 montrent qu'il existe une capacité de stockage spécialisée suffisante à bord du navire pour tous les déchets qui ont été et seront accumulés pendant le trajet prévu jusqu'au port de dépôt.

18. Afin de garantir des conditions uniformes pour la mise en œuvre de l'exception fondée sur une capacité de stockage spécialisée suffisante, des pouvoirs d'exécution sont conférés à la Commission afin qu'elle définisse les méthodes applicables au calcul de la capacité de stockage spécialisée suffisante à bord. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 20, paragraphe 2.

19. Si le port d'escale suivant est situé en dehors de l'Union, ou s'il existe de bonnes raisons de croire qu'aucune installation adéquate n'est disponible dans le prochain port d'escale, ou bien si ce port n'est pas connu, l'État membre exige que le navire dépose tous ses déchets avant de repartir.

20. Le paragraphe 2 est applicable sans préjudice d'exigences plus strictes valables pour les navires, adoptées conformément au droit international.

Article 8

Systèmes de recouvrement des coûts

21. 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.

22. 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 les principes suivants lorsqu'ils élaborent et appliquent les systèmes de recouvrement des coûts dans les ports:

(gg) une partie de la redevance à acquitter par les navires est une redevance indirecte qui doit être payée indépendamment du dépôt ou non de déchets dans une installation de réception portuaire;

(hh) la redevance indirecte couvre les coûts administratifs indirects ainsi qu'une partie significative des coûts d'exploitation directs, comme prévu dans l'annexe 4. La partie significative des coûts d'exploitation indirects représente

au moins 30 % du total des coûts directs annuels correspondant au dépôt effectif des déchets;

(ii) afin d'offrir une incitation la plus large possible au dépôt des déchets comme défini dans l'annexe IV de la convention MARPOL, y compris les déchets qui ont été collectés dans les filets pendant les opérations de pêche, la redevance indirecte à percevoir couvre tous les coûts d'utilisation des installations de réception portuaires pour ces déchets, de manière à garantir un droit de dépôt sans frais supplémentaires directs;

(jj) la redevance indirecte ne couvre pas 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.

23. La part des coûts qui n'est, le cas échéant, pas couverte par la redevance visée au point b) sera couverte sur la base des types et des quantités de déchets effectivement déposés par le navire.

24. Les redevances peuvent être différenciées en fonction, notamment, de la catégorie, du type et de la taille du navire ainsi que du type de trafic pour lequel il est utilisé, de même qu'en fonction des services fournis en dehors des heures habituelles de fonctionnement du port.

25. Les redevances sont réduites s'il peut être démontré que la conception, l'équipement et l'exploitation du navire lui permettent de réduire les quantités de déchets qu'il génère et de gérer ces déchets de manière durable et rationnelle du point de vue de l'environnement. La Commission est habilitée, par voie d'actes délégués, conformément à l'article 19, à définir les critères permettant de déterminer qu'un navire satisfait aux exigences énoncées dans le présent paragraphe en ce qui concerne la gestion des déchets à bord du navire.

26. Afin de garantir que les redevances sont équitables, transparentes et non discriminatoires et qu'elles reflètent les coûts des installations et des services proposés et, le cas échéant, utilisés, les utilisateurs du port devraient être informés du montant des redevances et de la base de calcul de celles-ci.

Article 9
Exemptions

27. 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, lorsqu'il existe des preuves suffisantes attestant que:

(kk) le navire effectue des services réguliers qui comportent des escales fréquentes et régulières;

(ll) un arrangement prévoit le dépôt des déchets du navire et le paiement des redevances y afférentes dans un port situé sur l'itinéraire du navire;

(mm) l'arrangement visé au point b) est attesté par un contrat signé avec le port ou le gestionnaire de déchets, des reçus de dépôt des déchets et la confirmation que l'arrangement a été approuvé par tous les ports situés sur l'itinéraire du navire. L'arrangement relatif au dépôt et au paiement de la redevance est établi dans un port situé dans l'Union afin de constituer une preuve suffisante conformément au présent paragraphe.

28. Si l'exemption est accordée, l'État membre dans lequel le port est situé délivre un certificat d'exemption dans le format défini dans 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.

29. Les États membres transmettent 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 14 de la présente directive, conformément à la directive 2002/59/CE.

30. Les États membres assurent de manière efficace le suivi et le contrôle de l'application des arrangements en matière de dépôt et de paiement prévus pour les navires exemptés qui font escale dans leurs ports.

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'une inspection destinée à vérifier qu'il satisfait aux exigences de la présente directive.

Article 11

Inspections au titre du contrôle par l'État du port

Les navires relevant de la présente directive font l'objet d'inspections conformément à la directive 2009/16/CE et, dans le cadre de ces inspections, il est vérifié qu'ils satisfont aux exigences des articles 6, 7 et 9.

Article 12

Inspections hors du cadre du contrôle par l'État du port

31. En ce qui concerne les navires qui ne relèvent pas de la directive 2009/16/CE, les États membres veillent à ce que 20 % au moins de l'ensemble des navires appartenant à chacune des catégories énumérées ci-dessous fassent l'objet d'inspections:

    (nn) les navires battant leur pavillon et d'une jauge brute d'au moins 100 tonneaux, qui font escale chaque année dans l'État membre concerné;

    (oo) les navires de pêche d'une jauge brute d'au moins 100 tonneaux, qui font escale dans l'État membre concerné chaque année;

    (pp) les bateaux de plaisance d'une jauge brute d'au moins 100 tonneaux, qui font escale dans l'État membre concerné chaque année.

32. Les résultats des inspections visées au paragraphe 1 sont consignés dans la partie du système d'information, de suivi et de contrôle de l'application visée à l'article 15 de la présente directive.

33. Les États membres mettent en place des procédures pour les inspections des navires de pêche d'une jauge brute inférieure à 100 tonneaux et pour les bateaux de plaisance d'une jauge brute inférieure à 100 tonneaux afin de garantir le respect des exigences applicables en vertu de la présente directive.

34. 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 13

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

La mise en œuvre et le contrôle de l'application de la directive seront facilités par la communication et l'échange d'information par voie électronique entre les États membres conformément aux articles 14 et 15.

Article 14

Communication et échange d'informations

35. La communication et l'échange d'informations reposent sur le système d'échange d'informations maritimes de l'Union (SafeSeaNet) visé à l'article 22 *bis*, paragraphe 3, et à l'annexe III de la directive 2002/59/CE.

36. Les États membres veillent à ce que les renseignements suivants soient communiqués par voie électronique et dans un délai raisonnable conformément à la directive 2010/65/UE:

(qq) 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'UE, ainsi que l'identifiant du port en question;

(rr) les informations contenues dans la notification des déchets figurant dans l'annexe 2;

(ss) les informations contenues dans le reçu des déchets figurant dans l'annexe 3;

(tt) les informations contenues dans le certificat d'exemption figurant dans l'annexe 5.

37. Dans la mesure du possible, les États membres s'assurent que les navires de pêche et les bateaux de plaisance de plus de 100 tonneaux de jauge brute faisant escale dans un port de l'Union communiquent également leur heure réelle d'arrivée et de départ.

38. La Commission enregistre ensuite les informations communiquées aux fins de l'article 4 et de l'article 5, paragraphe 2, dans la base de données relative aux installations de réception portuaires créée par l'OMI dans le cadre de GISIS.

Article 15

Enregistrement des inspections

39. 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. Cette base de données sera créée sur le modèle de la base de données des inspections visée à l'article 24 de la directive 2009/16/CE et aura des fonctionnalités semblables à cette dernière.

40. Les États membres veillent à ce que les informations relatives aux inspections effectuées en vertu de la présente directive, notamment les informations relatives aux défauts de conformité et aux ordres d'interdiction de départ, soient enregistrées sans

tarder dans la base de données des inspections dès que le rapport d'inspection est établi, ou que l'ordre d'interdiction de départ est levé ou qu'une exemption est accordée.

41. Les États membres veillent à ce que les informations enregistrées dans la base de données des inspections soient validées dans un délai de soixante-douze heures.

42. La Commission veille à ce qu'il soit possible d'extraire de la base des données des inspections toute donnée utile enregistrée par les États membres aux fins du suivi de la mise en œuvre de la directive.

43. Les États membres ont à tout moment accès aux informations enregistrées.

Article 16
Sanctions

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions nationales prises en application de la présente directive et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Les sanctions ainsi prévues sont efficaces, 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 les experts du secteur privé, en matière d'application de la directive dans les ports de l'Union.

Article 18
Procédure de modification

44. 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 aux instruments de l'OMI dans la mesure nécessaire pour les aligner sur la législation de l'Union ou pour tenir compte des évolutions au niveau international, notamment au sein de l'OMI.

45. Les annexes peuvent également être modifiées 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.

46. Dans des circonstances exceptionnelles, dans des cas dûment justifiés par une analyse appropriée de la Commission et dans le but de mettre fin à une menace grave et inacceptable pour la sécurité maritime, la santé, les conditions de vie ou de travail à bord ou l'environnement marin, ou pour éviter une incompatibilité avec la législation maritime de l'Union, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 19 en vue de modifier la présente directive afin de ne pas appliquer, aux fins de celle-ci, une modification apportée à la convention MARPOL.

47. Ces actes délégués sont adoptés au moins trois mois avant l'expiration de la période fixée au niveau international pour l'acceptation tacite de la modification concernée ou avant la date envisagée pour l'entrée en vigueur de ladite modification. Au cours de la période précédant l'entrée en vigueur d'un tel acte délégué, les États membres s'abstiennent de toute initiative visant à intégrer la modification dans la législation nationale ou à appliquer la modification de l'instrument international concerné.

Article 19
Exercice de la délégation

48. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 8, paragraphe 5, et 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]. La Commission présente un rapport relatif à ces délégations de pouvoir au plus tard neuf mois avant l'expiration de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prolongée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prolongation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

49. La délégation de pouvoir peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou par 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.

50. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

51. Un acte délégué 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 et du Conseil.

Article 20
Comité

52. 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. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

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

Article 21
Modifications de la directive 2009/16/CE

La directive 2009/16/CE est modifiée comme suit:

(2) L'article 13 est modifié comme suit:

(a) au paragraphe 1, le point d) suivant est ajouté:

(a) «vérifier que le navire satisfait aux dispositions des articles 6, 7 et 9, le cas échéant, de la directive 201X/XX/EU sur les installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires.»

(b) Au paragraphe 3, premier alinéa, la disposition suivante est ajoutée à la fin du paragraphe:

« ou dans la directive 201X/XX/EU».

(c) Le paragraphe suivant est ajouté:

(4) «Si, à l'issue de l'inspection visée au paragraphe 1, point d), ou visée au paragraphe 3, l'inspecteur n'a pu établir que le navire est conforme aux dispositions de la directive 201X/XX/EU, le navire n'est pas autorisé à quitter le port, sans préjudice de l'application des sanctions visées à l'article 16 de la directive 201X/XX/EU, tant que le navire n'a pas déposé ses déchets dans une installation de réception portuaire.»

(3) À l'annexe I, point II.2B, le tiret suivant est ajouté à la fin de la liste des facteurs imprévus:

– «les navires signalés comme ne satisfaisant pas à l'obligation de déposer leurs déchets conformément à l'article 7 de la directive 201X/XX/EU ou pour lesquels les informations transmises conformément à l'article 6 de la directive 201X/XX/EU font apparaître un défaut de conformité avec la directive 201X/XX/EU».

(4) À l'annexe IV, les points suivants sont ajoutés:

(51) Une copie des documents concernant la notification préalable des déchets conservés à bord conformément à l'article 6, paragraphe 3, de la directive 201X/XX/EU

(52) Les formulaires standards de réception des déchets délivrés conformément à l'article 7 de la directive 201X/XX/EU.

(53) Le certificat d'exemption délivré conformément à l'article 9 de la directive 201X/XX/EU.

Article 22

Modification de la directive 2010/65/UE

La directive 2010/65/UE est modifiée comme suit:

Au point A de l'annexe, le point 4) est modifié comme suit:

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

Articles 6 et 7 de la directive 201X/XX/EU du Parlement européen et du Conseil».

Article 23

Abrogation

La directive 2000/59/CE est abrogée.

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

Article 24
Évaluation

La Commission évalue la présente directive et présente les résultats de cette évaluation au Parlement européen et au Conseil au plus tard sept ans après son entrée en vigueur.

Article 25
Transposition

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le 31 octobre 2020, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

   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 couvert par la présente directive.

Article 26
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 27
Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le président	*Le président*