

Bruxelles, le 31 mai 2018  
(OR. en)

---

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2018/0012 (COD)**

---

---

9011/1/18  
REV 1

**TRANS 203  
MAR 64  
ENV 307  
CODEC 780  
PECHE 165**

## **RAPPORT**

---

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Conseil
N° doc. préc.:	ST 9011/18 TRANS 203 MAR 64 ENV 307 CODEC 780 PECHE 165
N° doc. Cion:	ST 5454/18 TRANS 20 MAR 9 ENV 30 CODEC 59 IA 19 + ADD 1
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 – Orientation générale

---

### **1. INTRODUCTION**

1. Le 16 janvier 2018, la Commission a soumis la proposition visée en objet au Parlement européen et au Conseil dans le cadre du paquet "Économie circulaire".
2. Le principal objectif de la proposition est d'accroître le degré de protection de l'environnement marin.
3. La Commission estime que dix-sept ans après son entrée en vigueur, la directive actuelle nécessite une révision approfondie. La proposition abroge la directive actuelle et la remplace par une nouvelle directive unique.

4. La nouvelle directive répond à l'absence d'enregistrement systématique des déchets déposés dans les ports et à l'insuffisance des échanges d'informations entre les États membres.  
La Commission cherche à aligner, autant que possible, la législation de l'UE sur le cadre juridique international (la convention MARPOL). Elle a par ailleurs constaté que la directive actuelle n'est pas entièrement compatible avec la législation de l'Union en matière de déchets et entend y remédier, entre autres, par la mise en place de plans de réception et de traitement des déchets.
5. La nouvelle directive établit également un système de redevances indirectes applicable à tous les navires afin d'encourager le dépôt des déchets dans les installations de réception portuaires.

## **2. TRAVAUX AU SEIN DU CONSEIL**

6. Le 17 janvier, la présidence bulgare a invité la Commission à présenter l'analyse d'impact au groupe "Transports maritimes". Ensuite, le 24 janvier, la Commission a fait une présentation générale de la proposition à l'intention du groupe.
7. Le groupe "Transports maritimes" a examiné la proposition lors de ses réunions des 1<sup>er</sup> et 21 février, 1<sup>er</sup> et 8 mars, 12 et 19 avril, et des 2, 14, 22 et 24 mai 2018.  
Les principales difficultés liées à ce dossier concernent notamment l'obligation, pour les navires, de déposer les déchets conservés à bord avant de quitter chaque port et le fait que les coûts d'exploitation des installations portuaires pour la réception et le traitement des déchets des navires sont couverts par une redevance payée par les navires. La présidence a élaboré un compromis entre les dispositions contenues dans la directive dans le but de régler ces questions.

8. Le groupe "Transports maritimes" s'est mis d'accord sur un certain nombre de modifications apportées à la proposition de la Commission, parmi lesquelles on peut citer:
- une dérogation pour les États membres n'ayant ni ports ni navires battant leur pavillon;
  - une définition des déchets pêchés passivement;
  - l'abandon d'un régime d'inspections au titre du contrôle par l'État du port au profit d'une approche fondée sur les risques;
  - l'inclusion, dans les systèmes de recouvrement des coûts, des recettes provenant de régimes et de fonds de gestion des déchets.
9. La présidence estime que l'orientation générale constitue une solution équilibrée, mais aussi cohérente, aux questions qui font débat.
10. Le 30 mai 2018, le Comité des représentants permanents a examiné le projet d'orientation générale, pris note des réserves restantes et décidé de transmettre le texte au Conseil pour adoption.

### **3. TRAVAUX AU SEIN DU PARLEMENT EUROPÉEN**

11. Le 15 mars 2018, la commission des transports et du tourisme (TRAN) du Parlement européen a nommé M<sup>me</sup> Gesine Meissner (ALDE, DE) rapporteur. La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire (ENVI) dispose de compétences partagées sur certaines parties de la proposition. La commission de la pêche (PECH) rendra un avis sur la proposition. Lors de sa réunion du 7 juin 2018, la commission TRAN procédera à un premier échange de vues sur la proposition.

#### 4. **RÉSERVES RESTANTES ET QUESTIONS EN SUSPENS**

12. L'Allemagne maintient une réserve générale d'examen sur les systèmes de recouvrement des coûts prévus à l'article 8.
13. La Finlande maintient une réserve sur la suppression, au point c) de l'article 9, paragraphe 1, de la dernière phrase, qui limitait le champ d'application de l'exemption aux ports situés dans l'Union.
14. La Pologne a émis une réserve sur l'ajout du point d) à l'article 9, paragraphe 1.
15. La Commission maintient, à ce stade de la procédure, une réserve générale sur toute modification apportée à sa proposition, dans l'attente de la position du Parlement européen en première lecture.
16. En outre, afin d'offrir une incitation la plus large possible au dépôt de déchets, la Commission souhaiterait maintenir la proposition prévoyant qu'aucune redevance directe n'est perçue pour le dépôt de déchets relevant de l'annexe V de la convention MARPOL, et déplore l'instauration d'une exception pour les cas où le volume de déchets déposés excède la capacité de stockage spécialisée maximale des navires. La Commission souhaiterait également limiter aux ports situés dans l'Union l'exemption aux obligations énoncées à l'article 6, à l'article 7, paragraphe 1, et à l'article 8, lorsqu'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. Enfin, la Commission a émis une réserve sur l'introduction d'actes d'exécution aux articles 5 et 8 et sur la suppression des annexes 1 et 4 qui en découle.

#### 5. **CONCLUSION**

17. Le Conseil est invité à examiner le texte présenté par la présidence dans l'annexe du présent document, en vue d'adopter une orientation générale lors de la session du Conseil TTE (Transports) du 7 juin 2018.

**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<sup>1</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>2</sup>,

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).

---

<sup>1</sup> JO C du , p. .

<sup>2</sup> JO C du , p. .

- (2) La convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après dénommée "convention MARPOL") prévoit des interdictions générales en matière de rejets en mer des déchets des navires, mais régit aussi les conditions dans lesquelles certains types de déchets peuvent être déversés dans le milieu marin. La convention MARPOL exige des 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<sup>3</sup> 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.
- (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 présente 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.

---

<sup>3</sup> Directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison, JO L 332 du 28.12.2000, p. 81.

- (8) Depuis son entrée en vigueur, la directive 2000/59/CE 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, comme l'atteste l'évaluation qui en a été effectuée dans le cadre du programme pour une réglementation affûtée et performante (évaluation REFIT).
- (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 de la convention MARPOL. En outre, les États membres ont interprété de manière divergente les concepts clés de ladite 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 REFIT a mis en exergue la nécessité d'harmoniser davantage ces concepts et de poursuivre l'alignement sur la convention MARPOL afin d'éviter une charge administrative inutile tant pour les ports que pour leurs utilisateurs.
- (10) La présente 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. En particulier, la directive 2008/56/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>4</sup> et la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>5</sup> 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. En outre, la notion de responsabilité élargie du producteur est un principe directeur de la législation de l'Union en matière de déchets, en vertu duquel le producteur est responsable des effets qu'ont ses produits sur l'environnement tout au long de leur cycle de vie. Ces principes obligatoires s'appliquent aussi à la gestion des déchets des navires.

---

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> 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.

- (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 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.
- (12 *bis*) La directive 20xx/.../UE du Parlement européen et du Conseil du [...] modifiant la directive 2008/98/CE relative aux déchets<sup>6</sup> (directive-cadre relative aux déchets) invite les États membres à mettre fin à la production de déchets marins afin de contribuer à l'objectif de développement durable des Nations unies visant à prévenir et à réduire nettement la pollution marine de tous types.
- (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 communication de la Commission du 2 décembre 2015 intitulée "Boucler la boucle - Un plan d'action de l'Union européenne en faveur de l'économie circulaire"<sup>7</sup> 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 comme adéquate si elle est en mesure de répondre aux besoins des navires utilisant habituellement le port, sans causer de retards anormaux[, comme indiqué également dans le document MEPC.1/Circ. 834]. 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. Il peut être difficile, dans certains cas, d'évaluer une installation de réception portuaire située en dehors de l'Union respecte cette norme.

---

<sup>6</sup> JO C du , p. .

<sup>7</sup> Communication COM(2015) 0614 final de la Commission, "Boucler la boucle - Un plan d'action de l'Union européenne en faveur de l'économie circulaire", partie 5.1.

- (16) Le règlement (CE) n° 1069/2009 du Parlement européen et du Conseil<sup>8</sup> exige que les déchets de cuisine et de table issus de voyages internationaux soient incinérés ou éliminés par enfouissement dans une décharge autorisée, y compris les déchets 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. Toutefois, si un navire dépose un volume exceptionnel de déchets relevant de l'annexe V de la convention MARPOL, en particulier des déchets d'exploitation, qui excède la capacité de stockage spécialisée maximale indiquée dans le formulaire de notification préalable de dépôt de déchets, une redevance directe supplémentaire peut être perçue pour faire en sorte que les coûts liés à la réception de ce volume exceptionnel de déchets ne fassent pas peser une charge disproportionnée sur le système de recouvrement des coûts d'un port. Tel peut également être le cas lorsque la capacité de stockage spécialisée déclarée est excessive ou déraisonnable. 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.

---

<sup>8</sup> Règlement (CE) n° 1069/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles sanitaires applicables aux sous-produits animaux et produits dérivés non destinés à la consommation humaine et abrogeant le règlement (CE) n° 1774/2002 (règlement relatif aux sous-produits animaux), JO L 300 du 14.11.2009, p. 1.

- (18 *bis*) Dans certains États membres, des dispositifs ont été mis en place pour offrir d'autres modes de financement des coûts de collecte et de gestion à terre des déchets d'engins de pêche ou des déchets pêchés passivement. Ces dispositifs, qui peuvent être fondés sur des conventions entre les ports et les communautés de pêcheurs des États membres, pourraient être soutenus par des régimes de responsabilité élargie du producteur, qui devraient compléter les systèmes de recouvrement des coûts mis en place conformément à la présente directive. En soi, ces systèmes de recouvrement des coûts, qui s'appuient sur l'application d'une redevance indirecte de 100 % sur les ordures provenant des navires, ne devraient pas dissuader les communautés portuaires de pêcheurs de participer aux systèmes existants de dépôt des déchets pêchés passivement.
- (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. La réduction des déchets s'obtient avant tout par un véritable tri des déchets à bord selon les directives de l'OMI pour la mise en œuvre de l'annexe V de la convention MARPOL et les normes élaborées par l'Organisation internationale de normalisation.
- (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. Parmi les résidus de cargaison figurent également les restes de cargaisons liquides huileuses ou nocives après les opérations de nettoyage, auxquels s'appliquent les normes en matière de rejet figurant aux annexes I et II de la convention MARPOL et qui, sous certaines conditions, énoncées auxdites annexes, ne doivent pas être déposés au port afin d'éviter des coûts d'exploitation inutiles pour les navires et l'engorgement des ports.

- (21) Le règlement (UE) 2017/352 du Parlement européen et du Conseil<sup>9</sup> énonce que la mise à disposition d'installations de réception portuaires est un service qui entre dans son champ d'application. Il contient des règles en matière de transparence des structures tarifaires appliquées à l'utilisation de services portuaires, de consultation des utilisateurs du port et de traitement des plaintes. La présente directive va au-delà du cadre offert par ledit règlement 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 du Parlement européen et du Conseil<sup>10</sup>, 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. Dans les cas où il s'avère difficile d'établir si des installations de réception portuaires adéquates sont disponibles dans un port situé en dehors de l'Union, il est essentiel que l'autorité compétente examine avec soin l'application de l'exception.

---

<sup>9</sup> 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.

<sup>10</sup> 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.

- (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.
- (24 bis) La directive 2010/65/UE simplifie et harmonise les procédures administratives appliquées au transport maritime en généralisant davantage la transmission électronique d'informations et en rationalisant les formalités déclaratives. La déclaration de La Valette, adoptée par le Conseil le 8 juin 2017, invitait la Commission européenne à proposer la suite qu'il convenait de donner au réexamen de cette directive. Du 25 octobre 2017 au 18 janvier 2018, la Commission a mené une consultation publique sur les formalités déclaratives applicables aux navires. Afin de permettre une mise au point efficace des systèmes d'information, il convient que la mise en œuvre des nouvelles exigences en matière de déclaration électronique des déchets des navires ne soit pas modifiée par la mise en œuvre de la proposition de règlement établissant un guichet unique maritime européen et abrogeant la directive 2010/65/UE, qui a été récemment adoptée par la Commission.
- (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 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.

- (25 *bis*) Dans sa circulaire MEPC.1/Circ. 834, l'OMI prévoit la notification des inadéquations présumées des installations de réception portuaires. Dans le cadre de cette procédure, un navire peut signaler de telles inadéquations à l'administration de l'État du pavillon, qui, à son tour, en informera l'OMI et l'État du port. L'État du port devrait examiner le rapport et apporter une réponse appropriée, en informant l'OMI et l'État du pavillon signalant. Si ces informations relatives à des inadéquations présumées étaient directement consignées dans le système d'information, de suivi et de contrôle de l'application prévu par la présente directive, elles pourraient ensuite être transmises au GISIS, ce qui libérerait les États membres, qu'ils soient États du pavillon ou États du port, de leur obligation de notification 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.
- (26 *bis*) En raison de la typologie du trafic qu'il engendre, qui est caractérisé par des escales portuaires fréquentes, le transport maritime à courte distance est confronté à des coûts considérables dans le cadre du régime actuel de dépôt des déchets dans les installations de réception portuaires, car une redevance est due à chaque escale dans un port. Dans le même temps, ce trafic n'est pas organisé d'une manière suffisamment régulière pour donner lieu à une exemption de paiement ou de dépôt de déchets. Pour limiter la charge financière pesant sur le secteur, il devrait être possible d'appliquer aux navires des redevances différenciées en fonction du type de trafic pour lequel ils sont utilisés.
- (27) Le sous-groupe sur les installations de réception portuaires, qui avait été créé dans le cadre du Forum européen du transport maritime durable et réunissait un large éventail d'experts dans le domaine de la lutte contre la pollution causée par les navires et de la gestion des déchets des navires, a été suspendu en décembre 2017 en raison du lancement des négociations interinstitutionnelles. Compte tenu des conseils précieux et de l'expertise que ce sous-groupe apportait à la Commission, il serait souhaitable de créer un groupe d'experts similaire chargé de procéder à un échange d'expérience sur la mise en œuvre de la présente 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<sup>11</sup>.
- (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, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du TFUE 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 et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer"<sup>12</sup>. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

---

<sup>11</sup> Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission, JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

<sup>12</sup> JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

- (31) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir la protection du milieu marin contre les rejets de déchets en mer, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut en raison des dimensions de l'action l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (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.
- (32 *bis*) Afin de ne pas imposer une charge administrative disproportionnée aux États membres enclavés n'ayant ni ports ni navires battant leur pavillon qui relèvent du champ d'application de la présente directive, il convient d'autoriser ces États membres à déroger aux dispositions de la présente directive. Toutefois, les États membres enclavés qui ont des navires battant leur pavillon ne devraient être autorisés à déroger qu'aux dispositions applicables aux ports. Cela signifie que, tant qu'il est satisfait à ces conditions, ces États membres ne sont pas tenus de transposer la présente directive ou certaines de ses dispositions.
- (33) Il y a donc lieu d'abroger la directive 2000/59/CE,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

## **PARTIE 1: DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

### *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, les bateaux de plaisance, 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, et qui relèvent des annexes I, II, IV, V et VI de la convention MARPOL, ainsi que les déchets pêchés passivement;
- c *bis*) "déchets pêchés passivement", les déchets collectés dans des filets au cours des opérations de pêche;
- d) "résidus de cargaison", les restes de cargaison à bord qui demeurent sur le pont, dans les cales ou dans des citernes après les opérations de chargement et de déchargement, y compris les excès ou les pertes de chargement et de déchargement, que ce soit à l'état sec ou humide, ou entraînés par les eaux de lavage, à l'exclusion de la poussière résiduelle sur le pont après balayage ou de la poussière provenant des surfaces extérieures du navire;

- e) "installation de réception portuaire", toute installation fixe, flottante ou mobile pouvant assurer le service de réception des 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) [...]
- 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 principalement conçus pour permettre la réception de navires, y compris une zone de mouillage relevant de la juridiction du port;
- k) [...]
- 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;
- q) "redevance indirecte", une redevance payée pour la fourniture des services d'une installation de réception portuaire, qu'il soit procédé ou non au dépôt effectif de déchets des navires.

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

### *Article 3*

#### **Champ d'application**

1. La présente directive s'applique:
  - a) à tous les navires, quel que soit leur pavillon, faisant escale dans un port d'un État membre ou y opérant, à l'exception des navires affectés à des services portuaires au sens du règlement (UE) 2017/352, 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;
  - b) à tous les ports des États membres dans lesquels les navires visés au point a) font habituellement escale. Aux fins de la présente directive, et pour éviter de causer des retards anormaux aux navires, les États membres peuvent décider d'exclure de leurs ports la zone de mouillage aux fins de l'application des articles 6, 7 et 8.
2. Les États membres prennent des mesures pour faire en sorte que, lorsque cela est raisonnablement possible, les navires qui ne relèvent pas du champ d'application de la présente directive déposent leurs déchets d'une manière compatible avec cette dernière.

3. Les États membres n'ayant ni ports ni navires battant leur pavillon qui relèvent du champ d'application de la présente directive peuvent déroger aux dispositions de cette dernière, à l'exception de l'obligation énoncée au troisième alinéa du présent paragraphe.

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

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

**PARTIE 2:**  
**MISE À DISPOSITION D'INSTALLATIONS DE RÉCEPTION PORTUAIRES**  
**ADÉQUATES**

*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 de ce qui suit:
  - a) les installations de réception portuaires ont une capacité permettant de recueillir les types et les quantités de déchets des navires 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;
  - b) les formalités et modalités pratiques liées à l'utilisation des installations de réception portuaires sont simples et rapides pour éviter de causer des retards anormaux aux navires;
  - b *bis*) les redevances d'utilisation de ces installations ne sont pas dissuasives;

c) 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 veillent à la collecte séparée des déchets des navires dans les ports, comme le requiert la législation de l'Union relative aux déchets, notamment la directive 2008/98/CE, la directive 2012/19/UE du Parlement européen et du Conseil<sup>13</sup> et la directive 2006/66/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>14</sup>. Afin de faciliter ce processus, les installations de réception portuaires peuvent collecter les fractions séparées de déchets conformément aux catégories de déchets définies dans la convention MARPOL, en tenant compte des lignes directrices qu'elle contient. Ce point 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, en leur qualité d'États du pavillon, utilisent les formulaires et les procédures de l'OMI pour notifier à celle-ci, ainsi qu'aux autorités de l'État du port, un défaut présumé d'adéquation des installations de réception portuaires.

[...]

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

5. Les États membres 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.

---

<sup>13</sup> Directive 2012/19/UE du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2012 relative aux déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE) (JO L 197 du 24.7.2012, p. 38).

<sup>14</sup> Directive 2006/66/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 septembre 2006 relative aux piles et accumulateurs ainsi qu'aux déchets de piles et d'accumulateurs et abrogeant la directive 91/157/CEE (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (JO L 266 du 26.9.2006, p. 1).

## Article 5

### Plans de réception et de traitement des déchets

1. Les États membres veillent à ce qu'un plan approprié de réception et de traitement des déchets soit établi et mis en œuvre pour chaque port après que des consultations suivies ont été menées avec les parties concernées, notamment les utilisateurs des ports ou leurs représentants et, le cas échéant, les autorités locales compétentes, les exploitants d'installations de réception portuaires et les organisations mettant en œuvre les obligations découlant de la responsabilité élargie du producteur. 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.
  
- 1 *bis*. Afin de garantir des conditions uniformes pour la mise en œuvre des plans de réception et de traitement des déchets conformément au paragraphe 1 du présent article, la Commission adopte des actes d'exécution pour définir les éléments précis devant figurer dans ces plans, qui couvrent tous les types de déchets provenant des navires qui font habituellement escale dans le port et sont fondés sur la taille du port et les catégories de navires qui y font escale. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 20, paragraphe 2. Le premier de ces actes d'exécution est adopté au plus tard le [JO: insérer la date d'entrée en vigueur + 12 mois].
  
2. 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, sont communiquées clairement aux exploitants de navires et rendues publiques et facilement accessibles:
  - a) emplacement des installations de réception portuaires correspondant à chaque poste de mouillage;
  - b) liste des déchets des navires habituellement gérés par les ports;
  - c) liste des points de contact, des exploitants d'installations de réception portuaires et des services proposés;
  - d) description des procédures de dépôt des déchets;

- e) description des systèmes de recouvrement des coûts, y compris les redevances indirectes et la base de calcul de celles-ci, ainsi que les systèmes et fonds de gestion des déchets, le cas échéant; et
- f) [...]

Ces informations sont également rendues accessibles par voie électronique et mises à jour dans la partie du système d'information, de suivi et de contrôle de l'application visée à l'article 14 de la présente directive, conformément à la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>15</sup>.

3. 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 portuaires et la mise à disposition de telles installations.
4. Les États membres évaluent et approuvent le plan de réception et de traitement des déchets et veillent à le soumettre à une nouvelle approbation au moins tous les cinq ans après qu'il a été approuvé ou nouvellement approuvé et après toute modification importante de l'exploitation du port. Ces modifications 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.

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

5. [...]

---

<sup>15</sup> 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.

**PARTIE 3**  
**DÉPÔT DES DÉCHETS DES NAVIRES**

*Article 6*

**Notification préalable des déchets**

1. L'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire entrant dans le champ d'application de la directive 2002/59/CE qui fait route vers un port situé dans l'Union remplit fidèlement et exactement le formulaire figurant à l'annexe 2 de la présente directive et communique les informations correspondantes à l'autorité ou à l'organisme désigné à cet effet par l'État membre dans lequel le port est situé:
  - a) au moins vingt-quatre heures avant l'arrivée, si le port d'escale est connu; ou
  - b) dès que le port d'escale est connu, si cette information est disponible moins de vingt-quatre heures avant l'arrivée; ou
  - c) au plus tard au moment où le navire quitte le port précédent, si la durée du voyage est inférieure à vingt-quatre heures.
2. Les informations visées au paragraphe 1 du présent article 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 2002/59/CE et à la directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil<sup>16</sup>.
3. Les informations visées au paragraphe 1 sont disponibles à bord, de préférence sous forme électronique, au moins jusqu'au port d'escale suivant et mises à la disposition des autorités compétentes des États membres qui en font la demande.
4. Les États membres veillent à ce que les informations qui sont communiquées en vertu du présent article soient immédiatement examinées et partagées avec les autorités chargées du contrôle de l'application.

---

<sup>16</sup> Directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres et abrogeant la directive 2002/6/CE, JO L 283 du 29.10.2010, p. 1.

## *Article 7*

### **Dépôt des déchets des navires**

1. 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 dans une installation de réception portuaire conformément aux normes relatives aux rejets établies dans la convention MARPOL.
2. Au moment du dépôt, l'exploitant de l'installation de réception portuaire ou l'autorité du port où les déchets ont été déposés remplit fidèlement et exactement le formulaire figurant à l'annexe 3 et délivre et fournit sans retard indu le reçu des déchets au navire.

L'exigence énoncée au premier alinéa ne s'applique pas aux petits ports équipés d'installations sans personnel ou situés dans des régions éloignées, pour autant que l'État membre dans lequel ces ports sont situés les ait déclarés 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.

3. L'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire entrant dans le champ d'application de la directive 2002/59/CE consigne par voie électronique, avant le départ ou dès leur réception, 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 2002/59/CE et à la directive 2010/65/UE.

Les informations figurant sur le reçu des déchets visées au présent paragraphe sont disponibles à bord en même temps que le registre des hydrocarbures, le registre de la cargaison, le registre des ordures ou le plan de gestion des déchets, et mises à la disposition des autorités des États membres qui en font la demande.

4. [...]
5. Sans préjudice du paragraphe 1, un navire peut continuer sa route jusqu'au port d'escale suivant sans déposer ses déchets, à condition que:

- a) 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 prochain port d'escale; [...]
- a *bis*) les informations disponibles à bord des navires ne relevant pas du champ d'application de la directive 2002/59/CE montrent qu'il existe une capacité de stockage spécialisée suffisante à bord du navire pour tous les déchets qui ont été et seront accumulés pendant le trajet prévu jusqu'au prochain port d'escale; ou
- b) le navire soit au mouillage uniquement pendant moins de 24 heures ou en cas de mauvaises conditions météorologiques, lorsque la zone de mouillage n'a pas été exclue du champ d'application des dispositions relatives aux ports conformément à l'article 3.
6. 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.
7. S'il ne peut être établi, sur la base des informations disponibles, y compris les informations accessibles par voie électronique dans le système d'information, de suivi et de contrôle de l'application visé à l'article 14 ou dans le GISIS, qu'une installation adéquate est disponible dans le prochain port d'escale, ou si ce port n'est pas connu, l'État membre exige que le navire dépose, avant son départ, tous les déchets qui ne peuvent pas être reçus et traités de manière adéquate dans le prochain port d'escale.
8. Le paragraphe 5 est applicable sans préjudice d'exigences plus strictes valables pour les navires, adoptées conformément au droit international.

## Article 8

### **Systèmes de recouvrement des coûts**

1. Les États membres veillent à ce que les coûts d'exploitation des installations portuaires pour la réception et le traitement des déchets des navires autres que les résidus de cargaison soient couverts par une redevance perçue sur les navires. Les États membres peuvent autoriser que le recouvrement des coûts soit complété par d'autres mécanismes de financement, tels que des recettes provenant de régimes et de fonds de gestion des déchets, le cas échéant.
  
- 1 *bis*. Afin de garantir des conditions uniformes pour la mise en œuvre des systèmes de recouvrement des coûts conformément au paragraphe 1 du présent article, la Commission adopte des actes d'exécution pour définir les catégories de coûts et de recettes nettes liés à l'exploitation et à l'administration des installations de réception portuaires sur la base d'une évaluation de l'ensemble des éléments suivants:
  - a) les coûts d'exploitation directs découlant du dépôt effectif de déchets des navires;
  - b) les coûts administratifs indirects découlant de la gestion du système dans le port; et
  - c) les produits nets provenant d'autres mécanismes de financement, y compris les systèmes de gestion de déchets et les financements nationaux ou régionaux disponibles.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 20, paragraphe 2. Le premier de ces actes d'exécution est adopté au plus tard le [JO: insérer la date d'entrée en vigueur + 12 mois].

2. Les systèmes de recouvrement des coûts ne constituent en aucune manière une incitation à déverser les déchets en mer. À cet effet, les États membres observent les principes suivants lorsqu'ils élaborent et appliquent les systèmes de recouvrement des coûts dans les ports:
- a) les navires acquittent une redevance indirecte, indépendamment du dépôt ou non de déchets dans une installation de réception portuaire;
  - b) la redevance indirecte couvre les coûts administratifs indirects ainsi qu'une partie significative des coûts d'exploitation directs. La partie significative des coûts d'exploitation directs représente au moins 30 % du total des coûts directs correspondant au dépôt effectif des déchets au cours de l'année précédente;
  - c) afin d'offrir une incitation la plus large possible au dépôt des déchets définis dans l'annexe IV de la convention MARPOL, autres que les résidus de cargaison, aucune redevance directe n'est perçue pour ces déchets, de manière à garantir un droit de dépôt sans frais supplémentaires fondés sur le volume de déchets déposés, sauf lorsque ce volume excède la capacité de stockage spécialisée maximale indiquée dans le formulaire figurant à l'annexe 2 de la présente directive. Les déchets pêchés passivement sont couverts par ce régime, y compris le droit de dépôt;
  - c *bis*) afin d'éviter que les coûts de collecte et de traitement des déchets pêchés passivement ne soit supportés exclusivement par les utilisateurs des ports, les États membres peuvent décider de les faire couvrir par les recettes provenant d'autres mécanismes de financement, y compris les systèmes de gestion de déchets et les financements nationaux ou régionaux disponibles;
  - d) la redevance indirecte ne porte pas sur les résidus des systèmes d'épuration des gaz d'échappement, pour lesquels les coûts sont couverts sur la base des types et des quantités de déchets déposés.
3. La part des coûts qui n'est, 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.

4. [...]

4 *bis*. Les redevances peuvent être différenciées selon les critères suivants:

- a) la catégorie, le type et la taille du navire;
- b) [...]
- c) la fourniture de services aux navires en dehors des heures habituelles de fonctionnement du port; ou
- d) le caractère dangereux des déchets;
- e) [...]

4 *ter*. Les redevances peuvent être réduites selon les critères suivants:

- a) le type d'activité pour laquelle le navire est utilisé, en particulier lorsqu'il s'agit de transport maritime à courte distance; ou
- b) la conception, l'équipement et l'exploitation du navire, qui démontrent que le navire génère une quantité réduite de déchets et qu'il gère ceux-ci de manière durable et rationnelle du point de vue de l'environnement.

4 *quater*. La Commission adopte des actes d'exécution au plus tard le [JO: insérer la date d'entrée en vigueur + 12 mois] pour définir les critères permettant de déterminer qu'un navire satisfait aux exigences énoncées au paragraphe 4 *ter*, point b), du présent article en ce qui concerne la gestion des déchets à bord du navire. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 20, paragraphe 2.

5. [...]

6. 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**

1. Les États membres peuvent exempter un navire faisant escale dans leurs ports des obligations énoncées à l'article 6, à l'article 7, paragraphe 1, et à l'article 8 lorsqu'il existe des preuves suffisantes attestant que les conditions ci-après sont remplies:
  - a) le navire effectue des services réguliers qui comportent des escales fréquentes et régulières;
  - b) 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;
  - c) 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 notifié à tous les ports situés sur l'itinéraire du navire et approuvé par le port où le dépôt et le paiement ont lieu; et
  - d) nonobstant l'exemption accordée, un navire ne poursuit pas sa route jusqu'au prochain port d'escale s'il ne dispose pas d'une capacité de stockage spécialisée suffisante pour tous les déchets qui ont été et seront accumulés pendant le trajet prévu du navire jusqu'au prochain port d'escale.
2. 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.
3. 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.

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

**PARTIE 4:**  
**CONTRÔLE 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***

[...]

*Article 12*

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

[...]

*Article 12 bis*

***Obligations en matière d'inspection***

1. Les États membres procèdent à des inspections de navires faisant escale dans leurs ports, en ce qui concerne au moins 10 % du nombre total de navires distincts faisant escale chez eux chaque année. Le nombre total de navires distincts faisant escale dans un État membre est calculé comme étant le nombre moyen de navires distincts des trois années précédentes, tel qu'il a été communiqué dans le système d'information, de suivi et de contrôle de l'application visé à l'article 13.
2. [...]

3. Les États membres se conforment aux dispositions prévues au paragraphe 1 [...] du présent article en matière de nombre d'inspections en sélectionnant les navires sur la base d'un mécanisme de ciblage de l'Union fondé sur les risques. Afin de garantir une harmonisation des inspections et d'assurer des conditions uniformes de sélection des navires aux fins d'inspection, des pouvoirs d'exécution sont conférés à la Commission afin qu'elle définisse les principes et éléments d'un mécanisme de ciblage de l'Union fondé sur les risques, conformément à la procédure d'examen visée à l'article 19, paragraphe 2.

Lors de la sélection des navires devant faire l'objet d'une inspection, les États membres accordent une attention particulière:

- a) aux navires qui ne respectent pas les exigences de notification visées aux articles 6 et 7;
- b) aux navires pour lesquels l'examen des informations communiquées conformément aux articles 6, 7 et 9 fait apparaître d'autres motifs permettant de croire que le navire ne satisfait pas à la présente directive.

4. [...]

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

6. 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 présente 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*

#### ***Collecte et échange d'informations***

1. 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.
2. 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:
  - a) 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;
  - b) les informations contenues dans la notification des déchets figurant dans l'annexe 2;
  - c) les informations contenues dans le reçu des déchets figurant dans l'annexe 3;
  - d) les informations contenues dans le certificat d'exemption figurant dans l'annexe 5.
3. [...]
4. Les États membres veillent à ce que les informations énumérées à l'article 5, paragraphe 2, soient rendues accessibles par voie électronique sur SafeSeaNet.

## *Article 15*

### ***Enregistrement des inspections***

1. La Commission crée, gère et met à jour une base de données des inspections à laquelle tous les États membres sont connectés et qui contient toutes les informations requises pour la mise en œuvre du système d'inspection prévu par la présente directive. 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.
2. 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.
3. [...]
4. 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 présente directive. La Commission veille aussi à ce que la base de données des inspections fournisse des informations pour le mécanisme de ciblage de l'Union fondé sur les risques.
5. 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***

1. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 19 en vue de modifier les annexes de la présente directive et les références 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.
2. La Commission peut également modifier, par voie d'actes délégués, les annexes 2, 3 et 5 de la présente directive lorsque cela est nécessaire pour améliorer les modalités de mise en œuvre et de suivi établies par la présente directive, notamment celles prévues aux articles 6, 7 et 9, de manière à garantir l'efficacité de la notification et du dépôt des déchets, ainsi que la bonne application des exemptions.
3. Dans des circonstances exceptionnelles, lorsque cela est dûment justifié par une analyse appropriée de la Commission, après consultation des experts désignés par chaque État membre, et dans le but de mettre fin à une menace grave et inacceptable pour l'environnement marin, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 19 en vue de modifier la présente directive, dans la mesure nécessaire pour éviter une telle menace, afin que ne soit pas appliquée, aux fins de la présente directive, une modification apportée à la convention MARPOL.

4. Les actes délégués visés au présent article sont adoptés au moins trois mois avant l'expiration de la période fixée au niveau international pour l'acceptation tacite de la modification 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***

- 1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 18, paragraphes 1, 2 et 3, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du [*date d'entrée en vigueur de la présente directive*]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
2. La délégation de pouvoir visée à l'article 18, paragraphes 1, 2 et 3, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
- 2 bis. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer".

3. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
4. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 18, paragraphes 1, 2 et 3, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

#### *Article 20*

##### ***Comité***

1. La Commission est assistée par le comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) institué par le règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil<sup>17</sup>. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. 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***

[...]

---

<sup>17</sup> Règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) et modifiant les règlements en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires (JO L 324 du 29.11.2002, p. 1).

*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, 7 et 9 de la directive 201X/XX/UE 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 à compter du [date d'entrée en vigueur].

*Article 25*

**Transposition**

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le [36 mois après l'entrée en vigueur], 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.

*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 ..., le

*Par le Parlement européen*

*Le président*

*Par le Conseil*

*Le président*

**ANNEXE 1**

**PRESCRIPTIONS CONCERNANT LES PLANS DE RÉCEPTION ET DE TRAITEMENT  
DES DÉCHETS DANS LES PORTS**

[...]

## ANNEXE 2

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

Notification du dépôt de déchets à: *(indiquer le nom du port de destination, tel que visé à l'article 6 de la directive XXXX/XX/UE)*

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

#### 1. RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE NAVIRE

1.1 Nom du navire:	1.5 Propriétaire ou exploitant:
1.2 Numéro OMI:	1.6 Numéro ou lettres distinctifs:
	1.6 bis Numéro MMSI:
1.3 Tonnage brut:	1.7 État du pavillon:
1.4 Type de navire: <input type="checkbox"/> Pétrolier <input type="checkbox"/> Autre navire de charge	<input type="checkbox"/> Navire-citerne pour produits chimiques <input type="checkbox"/> Navires à passagers <input type="checkbox"/> Vraquier <input type="checkbox"/> Navire roulier <input type="checkbox"/> Porte-conteneurs <input type="checkbox"/> Autre type (préciser)

#### 2. RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE PORT ET LE VOYAGE

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

#### 3. TYPE ET VOLUME DE DÉCHETS ET CAPACITÉ DE STOCKAGE

Type	Quantités à déposer (m <sup>3</sup> )	Capacité de stockage spécialisée maximale (m <sup>3</sup> )	Quantité de déchets restants à bord (m <sup>3</sup> )	Port dans lequel les déchets restants seront déposés	Estimation de la quantité de déchets qui sera produite entre la notification et l'entrée dans le port d'escale suivant (m <sup>3</sup> )
<b>MARPOL Annexe I – Hydrocarbures</b>					
Eaux de cale polluées par les hydrocarbures					
Résidus d'hydrocarbures (boues)					
Eaux de lavage des citernes d'hydrocarbures					
Eaux de ballast sales					
Tartre et boues provenant du nettoyage des citernes					
Autres (veuillez préciser):					

<b>MARPOL Annexe II – Substances liquides nocives (SLN)<sup>18</sup></b>					
Substance de catégorie X					
Substance de catégorie Y					
Substance de catégorie Z					
AS - Autres substances					
<b>MARPOL Annexe IV – Eaux usées</b>					
<b>MARPOL Annexe V – Ordures</b>					
A. Matières plastiques					
B. Déchets alimentaires					
C. Déchets domestiques (papier, chiffons, verre, métaux, bouteilles, vaisselle, etc.)					
D. Huiles de cuisson					
E. Cendres d'incinération					
F. Déchets d'exploitation					
G. Carcasses d'animaux					
H. Engins de pêche					
I. Déchets électroniques					
J. Résidus de cargaison <sup>19</sup> (nocifs pour le milieu marin)					
K. Résidus de cargaison <sup>20</sup> (non nocifs pour le milieu marin)					
<b>MARPOL Annexe VI – Pollution de l'atmosphère</b>					
Substances appauvrissant la couche d'ozone et équipements contenant de telles substances <sup>21</sup>					
Résidus d'épuration des gaz d'échappement					

<sup>18</sup> Indiquer la désignation officielle de transport des SLN concernés.

<sup>19</sup> Il peut s'agir d'estimations; indiquer la désignation officielle de transport des marchandises solides

<sup>20</sup> Il peut s'agir d'estimations; indiquer la désignation officielle de transport des marchandises solides

<sup>21</sup> Substances produites au cours des activités d'entretien normales à bord.

<b>Autres déchets, non couverts par MARPOL</b>					
Déchets pêchés passivement					

## Remarques

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

### ANNEXE 3

#### MODÈLE NORMALISÉ DE REÇU DE DÉPÔT DES DÉCHETS

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

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

#### 1. RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'INSTALLATION DE RECEPTION ET LE PORT

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

#### 2. RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE NAVIRE

2.1.	Nom du navire:	2.5.	Propriétaire ou exploitant:
2.2.	Numéro OMI:	2.6.	Numéro ou lettres distinctifs: Numéro MMSI:
2.3.	Tonnage brut:	2.7.	État du pavillon:
2.4.	Type de navire: <input type="checkbox"/> Oil Pétrolier <input type="checkbox"/> Navire-citerne pour produits chimiques <input type="checkbox"/> Vraquier <input type="checkbox"/> Porte-conteneur <input type="checkbox"/> Autre type de navire de charge <input type="checkbox"/> Navire à passagers <input type="checkbox"/> Navire roulier <input type="checkbox"/> Autre (veuillez préciser)		

#### 3. TYPE ET VOLUME DE DÉCHETS REÇUS

MARPOL Annexe I – Hydrocarbures	Quantité (m <sup>3</sup> )	MARPOL Annexe V – Ordures	Quantité (m <sup>3</sup> )
Eaux de cale polluées par les hydrocarbures		A. Matières plastiques	
Résidus d'hydrocarbures (boues)		B. Déchets alimentaires	
Eaux de lavage des citernes d'hydrocarbures		C. Déchets domestiques (papier, chiffons, verre, métaux, bouteilles, vaisselle, etc.)	
Eaux de ballast sales		D. Huile de cuisson	
Tartre et boues provenant du nettoyage des citernes		E. Cendres d'incinération	
Autres (veuillez préciser):		F. Déchets d'exploitation	

<b>MARPOL Annexe II – Substances liquides nocives</b>	<b>Quantité (m<sup>3</sup>)/Nom<sup>5</sup></b>	G. Carcasses d'animaux	
Substance de catégorie X		H. Engins de pêche	
Substance de catégorie Y		I. Déchets électroniques	
		J. Résidus de cargaison <sup>6</sup> (nocifs pour le milieu marin)	
		K. Résidus de cargaison <sup>6</sup> (non nocifs pour le milieu marin)	
		<b>MARPOL Annexe VI – Pollution de l'atmosphère</b>	<b>Quantité (m<sup>3</sup>)</b>
Substance de catégorie Z		Substances appauvrissant la couche d'ozone et équipements contenant de telles substances	
AS – Autres substances		Résidus d'épuration des gaz d'échappement	
<b>MARPOL Annexe IV – Eaux usées</b>	<b>Quantité (m<sup>3</sup>)</b>	<b>Autres déchets, non couverts par MARPOL</b>	<b>Quantité (m<sup>3</sup>)</b>
		Déchets pêchés passivement	

Je, soussigné, confirme, au nom de l'installation portuaire, que les déchets/résidus susmentionnés ont été déposés.

Signature: .....

Nom et prénoms et cachet de l'entreprise: .....

<sup>5</sup> Indiquer la désignation officielle de transport des SLN concernés.

<sup>6</sup> Indiquer la désignation officielle de transport des marchandises solides.

## ANNEXE 4

Catégories de coûts et de recettes nettes liés à l'exploitation et la gestion des IRP

[...]

**ANNEXE 5**

*Certificat d'exemption*

**CERTIFICAT D'EXEMPTION AU TITRE DE L'ARTICLE 9  
EN CE QUI CONCERNE LES EXIGENCES DES ARTICLES 6, 7 ET 8  
DE LA DIRECTIVE XXXX/XX/UE  
DANS LE[S] PORT[S] DE [INSÉRER LE NOM DU PORT]  
[EN][AU][AUX] [INSÉRER L'ÉTAT MEMBRE] <sup>1</sup>**

**Nom du navire** Numéro ou lettres distinctifs      **État du pavillon**  
[insérer le nom du navire] [insérer le numéro OMI] [insérer le nom de l'État du pavillon]

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

[            ]

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

[            ]

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

[            ]

et est donc exempté, conformément à [insérer l'article pertinent dans la législation nationale du pays], des exigences relatives:

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

[            ]

---

<sup>1</sup> Rayer la mention inutile.

