



Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	1998/0249(COD) Procédure terminée
Installations de réception portuaires pour déchets d'exploitation des navires et résidus de cargaison	
Modification 2000/0237(COD) Abrogation 2018/0012(COD)	
Sujet 3.20.03 Transport maritime de personnes et frêt 3.20.09 Politique portuaire 3.70.05 Pollution marine et côtière, pollution par les navires et les hydrocarbures	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	DELE Délégation PE au comité de conciliation		02/05/2000
		V/ALE BOUWMAN Theodorus J.J.	
	Commission au fond précédente		
	RETT Politique régionale, transports et tourisme		13/10/1999
		V/ALE BOUWMAN Theodorus J.J.	
	TRAN Transports et tourisme		27/10/1998
		V LAGENDIJK Joost	
	Commission pour avis précédente		
BUDG Budgets		La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
ENVI Environnement, santé publique et protection des consommateurs		La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Transports, télécommunications et énergie	2257	02/05/2000
	Consommateurs	2213	08/11/1999
	Transports, télécommunications et énergie	2191	17/06/1999

Evénements clés			
17/07/1998	Publication de la proposition législative	COM(1998)0452	Résumé
14/09/1998	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		

20/01/1999	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
20/01/1999	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A4-0023/1999	
11/02/1999	Débat en plénière		
11/02/1999	Décision du Parlement, 1ère lecture	T4-0116/1999	Résumé
19/04/1999	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1999)0149	Résumé
28/07/1999	Vote en commission, 1ère lecture		
28/07/1999	Dépôt du rapport de la commission confirmant la position du Parlement	A5-0005/1999	
16/09/1999	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0015/1999	Résumé
08/11/1999	Publication de la position du Conseil	11195/1/1999	Résumé
19/11/1999	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
22/02/2000	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
22/02/2000	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A5-0043/2000	
13/03/2000	Débat en plénière		
14/03/2000	Décision du Parlement, 2ème lecture	T5-0090/2000	Résumé
02/05/2000	Rejet par le Conseil des amendements du Parlement		
23/05/2000	Réunion formelle du Comité de conciliation		Résumé
28/06/2000	Décision finale du comité de conciliation		
18/07/2000	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3638/2000	
21/08/2000	Dépôt du rapport de la commission, 3ème lecture	A5-0213/2000	
06/09/2000	Débat en plénière		
06/09/2000	Décision du Parlement, 3ème lecture	T5-0356/2000	Résumé
14/09/2000	Décision du Conseil, 3ème lecture		
27/11/2000	Signature de l'acte final		
27/11/2000	Fin de la procédure au Parlement		
28/12/2000	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	1998/0249(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive

	Modification 2000/0237(COD) Abrogation 2018/0012(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	CODE/5/12753

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(1998)0452 JO C 271 31.08.1998, p. 0079	17/07/1998	EC	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A4-0023/1999 JO C 150 28.05.1999, p. 0003	20/01/1999	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T4-0116/1999 JO C 150 28.05.1999, p. 0283-0436	11/02/1999	EP	Résumé
Comité des régions: avis	CDR0362/1998 JO C 198 14.07.1999, p. 0027	10/03/1999	CofR	
Comité économique et social: avis, rapport	CES0325/1999 JO C 138 18.05.1999, p. 0012	24/03/1999	ESC	
Proposition législative modifiée	COM(1999)0149 JO C 148 28.05.1999, p. 0007	19/04/1999	EC	Résumé
Commission: resaisine	SEC(1999)0581	28/04/1999	EC	
Rapport final déposé e la commission, 1ère lecture ou lecture unique	A5-0005/1999 JO C 054 25.02.2000, p. 0010	28/07/1999	EP	
Texte adopté du Parlement confirmant la position arrêtée en 1ère lecture	T5-0015/1999 JO C 054 25.02.2000, p. 0056-0079	16/09/1999	EP	Résumé
Position du Conseil	11195/1/1999 JO C 010 13.01.2000, p. 0014	08/11/1999	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	SEC(1999)1862	12/11/1999	EC	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture	A5-0043/2000 JO C 346 04.12.2000, p. 0005	22/02/2000	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture	T5-0090/2000 JO C 377 29.12.2000, p. 0021-0037	14/03/2000	EP	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(2000)0236	19/04/2000	EC	Résumé
Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3638/2000	18/07/2000	CSL/EP	
Rapport déposé de la délégation du Parlement au Comité de conciliation, 3ème lecture	A5-0213/2000 JO C 135 07.05.2001, p. 0014	21/08/2000	EP	
Texte adopté du Parlement, 3ème lecture	T5-0356/2000 JO C 135 07.05.2001, p. 0078-0153	06/09/2000	EP	Résumé
Document de suivi	COM(2016)0168	31/03/2016	EC	Résumé

Informations complémentaires

Acte final

[Directive 2000/59](#)

[JO L 332 28.12.2000, p. 0081](#) Résumé

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

OBJECTIF: protéger davantage le milieu marin contre la pollution par les navires en améliorant la disponibilité et l'utilisation des installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation et les résidus de cargaison. **CONTENU:** la directive proposée par la Commission fait partie de la stratégie communautaire globale pour la gestion des déchets. Elle impose à tous les ports de fournir des installations de réception adéquates pour des déchets d'exploitation et les résidus de cargaison. Les installations doivent répondre aux besoins des navires qui les utilisent sans leur imposer de retards anormaux. Le principal instrument permettant d'empêcher les navires de rejeter leurs déchets en mer est le principe du dépôt obligatoire, suivant lequel tout capitaine de bateau qui n'a pas déposé au port tous les déchets provenant de l'exploitation du navire doit pouvoir prouver que son omission était légitime. S'il n'est pas en mesure de le faire, le navire ne sera pas autorisé à prendre la mer tant que le dépôt n'aura pas été effectué. Cette règle s'appliquera à tous les navires faisant escale dans un port communautaire. Pour des raisons logistiques, les opérateurs des installations doivent être prévenus à l'avance de leur utilisation. La proposition prévoit donc une obligation de notification pour les navires et comprend un formulaire-type indiquant les renseignements à fournir. Par ailleurs, l'établissement de systèmes de redevances pour le dépôt des déchets d'exploitation dans une installation de réception portuaire devra reposer sur des principes communs. Les principes adoptés excluent le système de redevances "directes" dans lequel seuls les utilisateurs des installations supportent les coûts. Les navires qui font régulièrement escale dans des ports à des intervalles réduits peuvent être exemptés de ces obligations s'ils ont conclu des arrangements garantissant que leurs déchets sont déposés dans l'un des ports où ils font régulièrement escale. ?

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

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

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

En adoptant le rapport de M. Jan LAGENDIJK (V), le Parlement européen a modifié la proposition de la Commission. Par ses amendements, le Parlement demande que: - toute action au niveau communautaire en vue d'établir un ensemble minimal commun de normes environnementales applicables aux navires et aux ports s'attache à une harmonisation avec les accords existants, notamment avec la convention d'Helsinki; - parallèlement à toute réduction des redevances portuaires pour les bateaux respectueux de l'environnement, la Commission soutienne la mise en oeuvre d'un système de classement pour les bateaux respectueux de l'environnement au moins dans l'ensemble de l'Union européenne; - les navires exclus du champ d'application de la directive soient assujettis à l'obligation générale d'élimination correcte des déchets produits par les navires et des résidus de cargaison; - la mise en oeuvre du plan de réception et de traitement des déchets fasse également l'objet d'un contrôle et d'une évaluation. Le Parlement demande que les capitaines de navires autres que les navires de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres ou les bateaux de plaisance en partance pour un port situé dans la Communauté soient tenus de compléter le formulaire de l'annexe II et qu'ils communiquent ces renseignements aux autorités portuaires du port concerné lesquelles se chargent de répercuter les informations à d'autres autorités et organes compétents. Il demande également que les Etats membres: - veillent à ce que tout navire puisse faire l'objet d'une inspection destinée à vérifier qu'il respecte les dispositions de la directive et qu'au moins 25% des navires transitant dans un port soient soumis annuellement à de semblables inspections; - établissent, dans la mesure nécessaire, des procédures de contrôle pour les navires de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres et les bateaux de plaisance.?

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

La proposition modifiée de la Commission retient les amendements du Parlement européen concernant la nécessité d'une cohérence avec les accords régionaux, l'importance de fixer des critères communautaires pour les navires produisant peu de déchets, la nécessité d'inclure les navires jouissant de l'immunité souveraine, au moins en principe, et la nécessité d'inclure les eaux usées dans la définition des déchets produits par les navires, dès que l'annexe IV de Marpol 73/78 entrera en vigueur. La Commission accepte en outre l'argument du Parlement selon lequel l'irruption des procédures de déchargement et de chargement dans certains cas pourrait constituer une sanction disproportionnée pour les navires ne respectant pas la réglementation et qu'il faut introduire une référence à un système de gestion environnemental communautaire plutôt qu'à des normes ISO. En revanche, la Commission n'a pas accepté les amendements portant sur: - l'inclusion dans la notification et les régimes de mise en oeuvre de la directive les bâtiments de pêche de plus de 15 m de long; - la mise en place d'un système "sans redevance spéciale" pour la couverture des coûts des installations de réception des déchets, par le truchement duquel au moins 90% des coûts totaux seront récupérés, indépendamment de l'utilisation effective des installations; - la spécification du pourcentage de contrôles par sondage qui doivent être effectués sur 25% de tous les navires faisant escale dans un port chaque année; - le transfert au Conseil des pouvoirs actuels de la Commission en matière de concurrence; - l'approbation et la mise en oeuvre de plans pour la réception et la manutention des déchets; - la proposition d'une politique commune pour des arrangements d'élimination des déchets avec les ports de pays tiers; - la référence à la mise en oeuvre par tous les Etats membres de la convention d'Helsinki et de ses règles relatives aux redevances.?

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

La position commune reprend en substance 11 des 18 amendements proposés par le Parlement européen, très souvent sous la forme figurant dans la proposition modifiée de la Commission. Les amendements retenus concernent essentiellement la Convention d'Helsinki, les navires respectueux de l'environnement, l'évaluation de la mise en oeuvre de la directive, les navires exclus du champ d'application, l'agrément des plans de réception des déchets, les redevances, les inspections et le report de l'application de la directive aux eaux résiduaires. Les principaux éléments de la position commune sont les suivants: - chaque port communautaire s'assure que des installations de réception des déchets adéquates sont disponibles pour les navires qui y font habituellement escale. Un plan de réception et de traitement des déchets, contenant une description des besoins et des installations est établi; - tous les navires faisant escale dans un port communautaire doivent déposer leurs déchets d'exploitation dans ce port à moins qu'ils ne soient dotés d'une capacité de stockage spécialisée suffisante pour déposer ces déchets dans un port suivant; - le coût des installations de réception portuaires est couvert par une redevance perçue sur les navires. Le système de recouvrement des coûts ne doit pas encourager le rejet des déchets en mer. Il est constitué d'un élément non spécifique fixe et, éventuellement, d'un élément variable dépendant des quantités et des types de déchets effectivement déposés; - les Etats membres mettent la directive en oeuvre 24 mois après sa publication au Journal officiel. Ils mettent en place un cadre administratif approprié pour en assurer l'exécution et le contrôle.?

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

La Commission est d'avis que le texte de la position commune est acceptable quant au fond, car il respecte les principes de base de la proposition initiale et l'améliore par ses éclaircissements et dispositions complémentaires. Par ailleurs, le Conseil prend en considération les amendements adoptés par le Parlement européen et insérés dans la proposition modifiée de la Commission.?

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

La commission a adopté la recommandation pour la deuxième lecture (procédure de codécision) de M. Theo BOUWMAN (Verts/ALE, NL) qui approuve la position commune du Conseil sous réserve d'un certain nombre d'amendements. Le désastre écologique provoqué par le pétrolier ERIKA sur les côtes françaises était présent à l'esprit de tous et la commission s'est félicitée des propositions visant à améliorer l'offre et

l'usage des installations portuaires de réception. L'objectif est de réduire au minimum les rejets illicites en mer de déchets et polluants pour protéger l'environnement marin. Plusieurs amendements ont été adoptés au sujet de l'instauration du système de taxe, des dérogations à accorder à certaines catégories de navires et aux navires respectueux de l'environnement. Un amendement-clé réclame l'instauration d'une taxe significative qui devrait être acquittée par tous les navires, qu'ils utilisent ou non les installations de réception. Ces taxes devraient représenter 90% des coûts réels du traitement des déchets. Un navire devant, de toute façon, acquitter cette taxe n'aurait plus aucun intérêt financier à se débarrasser de déchets en mer. D'autant plus qu'il risquerait de devoir payer des amendes en cas de découverte de l'infraction.?

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

En adoptant le rapport de M. theodorus BOUWMAN (Verts/ALE, NL), le Parlement européen a approuvé la position commune sous réserve de 15 amendements dont les principaux visent à prévoir les distorsions de concurrence entre les ports en faisant financer, par tous les navires, les installations de réception portuaires à hauteur de 90%. Un autre amendement vise à fixer à 25% des navires la proportion des inspections obligatoires. Le Parlement est d'avis que les navires produisant des quantités réduites de déchets d'exploitation devraient bénéficier d'un traitement plus favorable dans le cadre des systèmes de recouvrement des coûts. Il demande que les États membres prennent des mesures pour que les navires exclus du champ d'application de la directive, déposent leurs déchets d'exploitation en agissant de manière compatible avec la directive, dans la mesure du possible. De plus, les États membres auraient la possibilité de dresser une liste des voiliers traditionnels (bateaux de plaisance) pouvant être exemptés de l'obligation de vidanger leurs eaux usées dans les ports pour des raisons historico-culturelles. Enfin, il fixe l'échéance de transposition à 18 mois (au lieu de 24 mois) à compter de la date d'entrée en vigueur de la directive.?

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

La Commission retient, dans sa proposition réexaminée, 13 amendements sur les 15 proposés par le Parlement européen en deuxième lecture. Les amendements retenus dans leur intégralité visent essentiellement à: - réduire, pour les navires de pêche et les bateaux de plaisance, la possibilité de déroger à l'obligation de notification préalable; - introduire un nouveau considérant relatif au traitement plus favorable réservé, dans le système de redevance, aux navires produisant moins de déchets; - adopter comme critère d'exclusion des navires de pêche et des bateaux de plaisance à l'égard du régime d'application de la directive, l'agrément pour le transport de 12 passagers ou moins, ce qui correspond à la définition des bateaux à passagers dans la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS); - éliminer l'imprécision de la notion de "nombre suffisant" dans l'article relatif à l'application de l'accord, en fixant un taux d'inspection constant, à savoir 25 % de l'ensemble des navires relevant de l'article 11, paragraphe 2, faisant escale dans un port de l'UE; - prévoir la coopération pour l'élaboration de critères permettant de distinguer les navires respectueux de l'environnement; - ramener le délai de mise en oeuvre de la directive de 24 à 18 mois. Cinq autres amendements peuvent être acceptés en principe, sous réserve d'un remaniement pour les rendre plus précis et les aligner sur le reste de la directive et les autres instruments communautaires et internationaux applicables en la matière. Il s'agit des amendements visant à: - garantir que même les navires qui bénéficient d'une immunité absolue et sont, à ce titre, exclus du champ d'application de la présente directive déposent leurs déchets et résidus en agissant, dans les limites du possible et du raisonnable, conformément aux dispositions de la directive; - établir un mécanisme de révision destiné à éviter que les systèmes de redevance mis en oeuvre conformément à l'article 8 ne produisent des effets non désirés sur l'environnement, la concurrence ou la structure des mouvements de déchets; - prévoir des procédures pour permettre le dédommagement approprié des navires s'ils subissent un retard dû à l'insuffisance des installations de réception portuaires. - préciser l'objet du système d'information et de surveillance envisagé. À noter que la Commission n'a pas accepté l'amendement visant à rendre très strict l'article relatif aux systèmes de redevance (le Parlement soutenait essentiellement le "régime sans redevance spécifique").?

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

Le comité de conciliation a abouti à un accord sur un projet commun de directive sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation et les résidus de cargaison. La directive vise à réduire de façon déterminante la pollution marine en prévoyant dans tous les ports de l'UE des installations adaptées de réception des déchets et avait été à ce titre dûment saluée par le Parlement. Le principal point de friction résidait dans le mécanisme de financement d'installations portuaires appropriées. Alors que le Parlement souhaitait que les coûts soient couverts jusqu'à hauteur de 90% par une redevance perçue sur tous les navires faisant escale dans un port, indépendamment du fait que le navire dépose des déchets ou non, le Conseil, quant à lui, ne voulait pas que figurent dans le texte, à ce stade, des pourcentages. Suite à la conciliation le Conseil accepte que le montant soit "significatif" et la Commission a publié une déclaration, qui doit être annexée à l'acte final au Journal officiel, dans laquelle elle fixe ce montant à un minimum de 30%.?

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

En adoptant le rapport de M. Theodorus BOUWMAN (Verts/ALE, NL), le Parlement a approuvé le compromis atteint après la procédure de conciliation sur la position commune établie par le Conseil concernant la directive relative aux installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et résidus de cargaison. La directive vise à réaliser une réduction massive de la pollution marine grâce à l'installation de réceptions portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison. Le point principal de désaccord avec le Conseil concerne le système de financement de ces aides aux installations portuaires. Tandis que le Parlement souhaiterait que 90 %

des coûts soient couverts au moyen d'une taxe que devraient payer tous les navires s'arrêtant dans un port quel que soit le niveau de pollution de ces navires, le Conseil a été contre le fait d'indiquer des pourcentages à ce stade des négociations partant du principe que les États membres devraient être autorisés à fixer les montants fixes eux-mêmes et proportionnels de ces taxes. Dans le texte de compromis, le Conseil accepte que le montant soit qualifié de "significatif" et la Commission a elle-même publié une déclaration qui doit être annexée à l'acte final dans le Journal Officiel établissant que cela signifie au moins 30%.

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

OBJECTIF : réaliser une réduction massive de la pollution marine grâce à l'installation de réceptions portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison. **MESURE DE LA COMMUNAUTÉ** : Directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison. **CONTENU** : les principaux éléments de la directive sont les suivants: - chaque port communautaire s'assure que des installations de réception des déchets adéquates sont disponibles pour les navires qui y font habituellement escale. Un plan de réception et de traitement des déchets, contenant une description des besoins et des installations est établi; - tous les navires faisant escale dans un port communautaire doivent déposer leurs déchets d'exploitation dans ce port à moins qu'ils ne soient dotés d'une capacité de stockage spécialisée suffisante pour déposer ces déchets dans un port suivant; - le coût des installations de réception portuaires est couvert par une redevance perçue sur les navires. Le système de recouvrement des coûts ne doit pas encourager le rejet des déchets en mer. Il est constitué d'un élément non spécifique fixe et, éventuellement, d'un élément variable dépendant des quantités et des types de déchets effectivement déposés; - les États membres mettent en place un cadre administratif approprié pour en assurer l'exécution et le contrôle. **ENTRÉE EN VIGUEUR** : 28/12/2000 **ÉCHÉANCE POUR LA TRANSPOSITION** : 28/12/2002. ?

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

La Commission a présenté un rapport sur l'évaluation de la directive 2000/59/CE sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison.

L'objectif de la directive sur les installations de réception portuaires est de réduire les rejets de déchets d'exploitation des navires et de résidus de cargaison en mer, et notamment les rejets illicites, effectués par les navires utilisant les ports de la Communauté, en améliorant la disponibilité et l'utilisation des installations de réception portuaires.

La directive se base sur les exigences de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (convention MARPOL). Outre les obligations de MARPOL relatives aux installations de réception portuaires, la directive impose un certain nombre de prescriptions supplémentaires aux utilisateurs et exploitants des ports.

En 2014, la Commission a décidé d'entreprendre une évaluation de la directive au titre du programme REFIT. L'évaluation a porté sur des questions relatives à la pertinence, l'efficacité, l'efficience, la valeur ajoutée européenne et la cohérence de la directive sur les installations de réception portuaires.

Le présent rapport expose les principales conclusions de l'étude sur ces questions, ainsi que le point de vue de la Commission et les prochaines étapes recommandées.

Les principales conclusions de l'évaluation sont les suivantes :

- l'obligation de fournir des installations de réception portuaires adéquates et la disposition relative au dépôt obligatoire des déchets dans les installations de réception portuaires sont pertinentes et nécessaires pour atteindre les objectifs généraux de la directive, dans la mesure où elles entraînent une diminution des rejets des déchets d'exploitation et résidus de la cargaison en mer ;
- la directive a seulement été partiellement efficace pour atteindre les objectifs visés. Malgré les améliorations générales des installations de réception portuaires, certains points restent problématiques en termes d'adéquation, en particulier en matière de dépôt d'ordures (séparation des déchets solides à bord et pas de collecte séparée à terre), des problèmes de capacité pour les eaux résiduaires et la réception de déchets relevant de l'annexe VI de MARPOL (résidus provenant des systèmes de dépollution des gaz de dépollution) ;
- les avantages des ordures non rejetées en mer dépassent largement les coûts de mise en œuvre de la directive. La différence entre les avantages et les coûts, estimée à 71 millions d'euros chaque année, correspond principalement aux rejets d'ordures en mer qui sont évités. Toutefois, même si les coûts associés à la mise en œuvre de la directive sont généralement dépassés par les bénéfices générés, lesdits coûts ne sont pas toujours proportionnels aux bénéfices de l'application de la directive ;
- bien que la directive offre une valeur ajoutée européenne, celle-ci n'a pas été pleinement atteinte comme prévu ;
- les incohérences identifiées compliquent la mise en œuvre pratique de la directive qui n'est que partiellement cohérente avec d'autres législations de l'Union européenne poursuivant les mêmes objectifs.

Point de vue de la Commission : la Commission a identifié divers problèmes clés à résoudre afin que la directive puisse atteindre son objectif principal. Ces problèmes relèvent généralement des trois catégories suivantes:

1) Disponibilité d'installations de réception portuaires adéquates : la Commission rappelle que la directive définit comme «adéquates» les installations de réception «en mesure de recueillir les types et quantités de déchets d'exploitation des navires et de résidus de cargaison provenant des navires utilisant habituellement le port». Toutefois, des questions restent en suspens quant à la signification exacte de ce concept, ainsi que des problèmes en termes de réception et de traitement des déchets.

2) Dépôt des déchets d'exploitation des navires dans des installations de réception portuaires : il existe toujours des différences considérables entre les divers ports et entre les États membres quant à l'interprétation et la mise en œuvre de la directive, en particulier en ce qui concerne le champ d'application du principe de dépôt obligatoire et l'inclusion des eaux résiduaires, les principes obligatoires dans les systèmes de recouvrement des coûts et les dispositions sur l'application.

3) Charge administrative associée à l'exécution de la directive : les coûts pour les parties prenantes du respect de la directive sur les installations de réception portuaires, principalement associés aux coûts d'inspection et à la notification préalable des déchets, sont dépassés par les bénéfices. Toutefois, il reste possible de réduire la charge administrative à laquelle sont confrontées les parties prenantes, telles que les utilisateurs des ports et les exploitants/autorités portuaires.

Les définitions utilisées dans la directive et celles contenues dans la convention MARPOL comportent des différences. Cela s'applique tout particulièrement à la définition des «déchets d'exploitation des navires» dans la directive. De plus, diverses procédures sont utilisées pour évaluer les demandes d'exemption à travers l'Union européenne, ce qui peut augmenter la charge administrative des utilisateurs des ports.

Prochaines étapes : la Commission envisage une approche en deux phases pour traiter les problèmes identifiés: a) une réponse à court/moyen terme, principalement via une législation non contraignante, et b) une réponse à plus long terme, via une révision législative complète de la directive.

1) Mesures envisagées à court et moyen terme : ces mesures incluraient :

- une révision de la notification des déchets visée à l'annexe II de la directive : pour répondre au manque de données sur les dépôts réels de déchets dans les installations de réception portuaires, ainsi que pour traiter les catégories obsolètes présentes dans le formulaire de notification des déchets, une [directive de la Commission](#) a été adoptée pour modifier l'annexe II de la directive. L'objectif de cette révision était d'aligner l'annexe II avec l'annexe V modifiée de MARPOL. La Commission note toutefois qu'un alignement complet avec MARPOL ne serait possible que via une révision législative, car cela impliquerait de modifier certaines des définitions contenues dans la directive.
- le développement d'un ensemble d'orientations interprétatives : ces orientations couvriraient l'adéquation des installations de réception portuaires; le développement et le suivi des plans de réception et de traitement des déchets; la mise en œuvre et l'application de l'obligation de dépôt des déchets d'exploitation des navires; ainsi que l'application des exemptions.
- la poursuite du développement d'un système d'information et de suivi à l'échelle de l'Union européenne, en s'appuyant autant que possible sur les bases de données existantes utilisées à cet effet. Cela concernerait une intégration accrue de la transmission dans le système SafeSeaNet (SSN), ainsi que le développement d'un module séparé dédié aux inspections des installations de réception portuaires dans THETIS (le système d'information de contrôle par l'État du port) et la liaison de ce module à SSN.

2) Révision législative de la directive : certaines des lacunes identifiées dans l'évaluation de la directive peuvent uniquement être éliminées via une proposition législative. À cette fin, la Commission a lancé la procédure en menant une analyse d'impact qui étudiera et mesurera les différentes options pour une telle proposition.