











Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	2018/0012(COD) Procédure terminée
Installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires Abrogation Directive 2000/59/EC 1998/0249(COD) Modification Directive 2009/16/EC 2005/0238(COD) Modification Directive 2010/65/EU 2009/0005(COD)	
Sujet 3.20.03 Transport maritime de personnes et fret 3.20.09 Politique portuaire 3.70.12 Gestion des déchets, déchets ménagers, emballages, déchets industriels légers	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme (Commission associée)	 MEISSNER Gesine Rapporteur(e) fictif/fictive	19/02/2018
		 CLUNE Deirdre	
		 GRAPINI Maria	
		 VAN DALEN Peter	
		 TAYLOR Keith	
		 D'AMATO Rosa	
		 PAKSAS Rolandas	
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire (Commission associée)	 EICKHOUT Bas	07/03/2018
	PECH Pêche		20/03/2018
		 MONTEIRO DE AGUIAR Cláudia	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Affaires générales Transports, télécommunications et énergie	3685 3623	09/04/2019 07/06/2018
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	

Evénements clés

16/01/2018	Publication de la proposition législative	COM(2018)0033	Résumé
05/02/2018	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture/lecture unique		
31/05/2018	Annonce en plénière de la saisine des commissions associées		
09/10/2018	Vote en commission, 1ère lecture/lecture unique		
09/10/2018	Décision de la commission parlementaire d'ouvrir des négociations interinstitutionnelles à travers d'un rapport adopté en commission		
15/10/2018	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A8-0326/2018	Résumé
22/10/2018	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 71)		
24/10/2018	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles confirmée par la plénière (Article 71)		
10/01/2019	Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture	PE632.891 GEDA/A/(2019)000162	
13/03/2019	Résultat du vote au parlement		
13/03/2019	Décision du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T8-0192/2019	Résumé
09/04/2019	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
17/04/2019	Signature de l'acte final		
17/04/2019	Fin de la procédure au Parlement		
07/06/2019	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	2018/0012(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Abrogation Directive 2000/59/EC 1998/0249(COD) Modification Directive 2009/16/EC 2005/0238(COD) Modification Directive 2010/65/EU 2009/0005(COD)

Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 100-p2
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 159
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/8/12125

Portail de documentation

Document de base législatif		COM(2018)0033	16/01/2018	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SWD(2018)0021	17/01/2018	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2018)0022	17/01/2018	EC	
Projet de rapport de la commission		PE620.820	18/06/2018	EP	
Avis de la commission	PECH	PE622.271	13/07/2018	EP	
Amendements déposés en commission		PE625.369	19/07/2018	EP	
Avis de la commission	ENVI	PE622.225	18/09/2018	EP	
Comité des régions: avis		CDR1190/2018	10/10/2018	CofR	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A8-0326/2018	15/10/2018	EP	Résumé
Lettre de Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel		GEDA/A/(2019)000162	19/12/2018	CSL	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T8-0192/2019	13/03/2019	EP	Résumé
Projet d'acte final		00085/2018/LEX	17/04/2019	CSL	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2019)393	30/04/2019	EC	

Informations complémentaires

Document de recherche	Briefing
-----------------------	--------------------------

Acte final

[Directive 2019/883](#)
[JO L 151 07.06.2019, p. 0116](#) Résumé

Acte législatif final contenant des dispositions relatives aux actes délégués

Installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires

OBJECTIF: mieux protéger le milieu marin par une réduction des rejets de déchets en mer.

ACTE PROPOSÉ: Directive du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN: le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire sur un pied d'égalité avec le Conseil

CONTEXTE: la diminution de la pollution des mers constitue un domaine important de l'action de l'UE dans le domaine du transport maritime, ainsi que la Commission l'a réaffirmé dans sa [communication](#) sur la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018, dans laquelle elle préconise une politique de transport maritime sans déchets.

La [directive 2000/59/CE](#) du Parlement européen et du Conseil établit des dispositions garantissant la disponibilité d'installations de réception portuaires (IRP) et le dépôt des déchets dans ces installations. Elle met en œuvre les normes internationales pertinentes, c'est-à-dire celles contenues dans la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires («convention MARPOL»).

La Commission estime que 17 ans après son entrée en vigueur, la directive nécessite une révision approfondie. En effet, depuis l'adoption de la directive en 2000, MARPOL a été renforcée au moyen de amendements successifs si bien que le champ et les définitions de la directive actuelle ne sont plus en accord avec le cadre international. En outre, les États membres interprètent différemment les notions essentielles de la directive, ce qui crée une certaine confusion parmi les parties concernées (navires, ports et exploitants).

La Commission propose dès lors de réviser les règles actuelles sur les installations de réception portuaires pour s'attaquer aux déchets marins et améliorer l'efficacité des opérations maritimes dans les ports grâce à un allègement de la charge administrative.

La directive proposée contribuera à la réalisation de l'objectif fixé dans la [stratégie de la Commission en faveur de l'économie circulaire](#) de réduire de 30 % d'ici à 2020 le volume des déchets marins trouvés sur les plages et le nombre de débris de pêche égarés en mer.

ANALYSE D'IMPACT: l'option privilégiée concilie les objectifs de réduction des rejets de déchets en mer, en particulier les rejets d'ordures (déchets marins), avec la réduction de la charge administrative recherchée grâce à un alignement plus poussé avec la convention MARPOL.

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

CONTENU: la proposition de 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 en améliorant la disponibilité d'installations de réception portuaires adéquates et le dépôt des déchets dans ces installations. La proposition abroge la directive actuelle (2000/59/CE) et la remplace par une nouvelle directive unique.

La directive proposée aurait pour effet d'aligner dans toute la mesure du possible le régime de l'UE sur celui de MARPOL, notamment en ce qui concerne le champ d'application, les définitions et les normes.

Champ d'application et définitions: la définition des «déchets d'exploitation des navires» serait remplacée par la définition plus générique de «déchets des navires», en lien avec les annexes de la convention MARPOL, en y incluant en outre la catégorie des «résidus de cargaison», ainsi que les résidus provenant des systèmes de dépollution des gaz d'échappement, qui comprennent les boues et les eaux de décantation de ces systèmes.

Installations de réception portuaires: les États membres devraient s'assurer que des installations adéquates sont disponibles pour répondre aux besoins des navires utilisant habituellement le port sans causer de retards anormaux à ces navires. Les formalités liées à l'utilisation des installations devraient être simples et rapides et les redevances d'utilisation de ces installations ne devraient pas être dissuasives.

Un plan de réception et de traitement des déchets serait établi et mis en œuvre pour chaque port après consultation des parties concernées.

Dépôt des déchets des navires: avant de quitter le port, le capitaine d'un navire faisant escale dans un port de l'Union devrait déposer tous les déchets conservés à bord du navire dans une installation de réception portuaire conformément aux normes relatives aux rejets établies dans la convention MARPOL.

Les coûts d'exploitation des installations portuaires pour la réception et le traitement des déchets des navires autres que les résidus de cargaison seraient couverts par une redevance perçue sur les navires.

Incitations au dépôt: afin de garantir que des incitations sont prévues pour le dépôt des différents types de déchets, un système «sans redevance spécifique» est proposé, dans le cadre duquel le fait de s'acquitter de la redevance indirecte pour les ordures accorderait aux navires le droit de déposer toutes les ordures qu'ils ont à bord, sans devoir payer de redevances directes supplémentaires (en fonction du volume).

Le système de redevances indirectes inclurait également les navires de pêche et les bateaux de plaisance, ce qui réglerait la question des déchets pêchés de manière passive. De plus, une réduction des redevances de dépôt des déchets serait accordée aux «navires verts» dont les capitaines peuvent prouver que les déchets sont gérés de manière durable à bord.

Contrôle du respect de l'obligation de dépôt de déchets: les formulaires types élaborés par l'Organisation maritime internationale (OMI) pour la notification et la réception des déchets seraient intégrés dans la directive, ce qui éviterait que les formulaires et les systèmes fassent doublon.

La proposition prévoit, en outre, d'intégrer les inspections des IRP dans le régime de contrôle par l'État du port et de recourir au système d'information et de suivi mis en place par la directive actuelle (directive 2009/16/CE) et reposant sur la déclaration électronique dans SafeSeaNet et THETIS pour faciliter le suivi et le contrôle de l'application.

Exemptions: la proposition prévoit enfin un régime d'exemption pour les navires exploités sur des lignes régulières ainsi qu'une redéfinition des exemptions de manière à inclure les plus grands navires de pêche et bateaux de plaisance, selon leur longueur et leur tonnage brut, afin de garantir la proportionnalité du régime.

Installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport Gesine MEISSNER (ALDE, DE) sur la 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.

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, exerçant ses prérogatives de commission associée en vertu de [l'article 54 du Règlement du Parlement européen](#), a également exprimé son avis sur ce rapport.

La commission compétente a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit.

Portée: les députés proposent d'inclure dans le champ d'application de la directive les déchets des activités de réparation navale et la gestion

des eaux de ballast, conformément à la convention de IOMI sur la gestion des eaux de ballast entrée en vigueur en septembre 2017.

Définitions: les députés soutiennent une définition plus générique des "déchets des navires", en lien avec les annexes pertinentes de MARPOL en y incluant les résidus de cargaison, qui sont générés durant l'exploitation d'un navire, d'une plate-forme fixe ou flottante, ou pendant les opérations de chargement, déchargement, nettoyage et réparation des navires, y compris les sédiments provenant du nettoyage ou de la réparation des ballasts.

Navire vert: les députés ont précisé que le concept de « navire vert » signifie un navire conçu, exploité et finalement recyclé d'une manière écologiquement durable. D'une manière générale, ils ont souligné l'importance de produire moins de déchets à bord ainsi que la nécessité de mener des actions de sensibilisation et d'adopter des mesures d'incitation positives dans ce domaine.

Petits ports: les députés se sont dits préoccupés par la situation dans les ports de taille réduite avec un trafic très faible qui risquent d'être confrontés à des difficultés considérables, en raison des ressources limitées disponibles en termes de personnel, de structure, d'organisation, etc. Afin de ne pas imposer une charge administrative disproportionnée, les très petits ports devraient être exemptés de l'obligation d'établir un plan de gestion des déchets et de délivrer des reçus de déchets.

Rejets de déchets provenant de navires: le texte modifié stipule que le rejet de matières plastiques, dont les câbles synthétiques, les filets de pêche synthétiques, les déchets plastiques et les cendres d'incinération des produits en matières plastiques serait interdit, sauf dans certaines circonstances prévues par la directive.

Le capitaine d'un navire de pêche faisant escale dans un port de l'Union devrait notifier dans les 24 heures à l'autorité compétente de l'État membre de son pavillon toute perte d'engins de pêche.

S'il ne peut être établi que des installations adéquates sont disponibles dans le prochain port d'escale ou si le port d'escale suivant n'est pas connu, l'État membre devrait exiger 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.

Le capitaine d'un navire faisant escale dans un port de l'Union devrait appliquer, avant de quitter le port, des procédures de pré-lavage pour les substances flottantes persistantes à haute viscosité, y compris la paraffine, conformément à l'annexe II de la convention MARPOL, et décharger tout résidu ou mélange d'eau au port de déchargement jusqu'à ce que le réservoir soit vide et les conduites de décharge soient exemptes de résidus.

Perte d'engins de pêche: le capitaine d'un navire faisant escale dans un port d'un État membre et participant à des opérations de pêche devrait prendre toutes les précautions raisonnables pour éviter la perte des engins de pêche. Si l'engin de pêche perdu ne peut être récupéré, le capitaine du navire devrait inscrire les informations le concernant dans le journal de bord. L'autorité compétente de l'État membre du pavillon en informerait l'autorité compétente de l'État membre côtier. Les informations relatives aux engins de pêche perdus seraient collectées et enregistrées par les États membres et transmises annuellement à la Commission.

Programmes de pêche des déchets et nettoyage des plages: afin de contribuer aux coûts liés à la gestion des déchets pêchés de manière passive par les navires de pêche et de soutenir les opérations de nettoyage à proximité des ports et le long des routes maritimes, les États membres devraient créer et gérer un fonds national destiné à soutenir des projets de collecte des déchets pêchés de manière passive par les navires de pêche et des déchets trouvés sur les côtes à proximité des ports et le long des routes maritimes.

Formation du personnel: les autorités portuaires et les autorités des installations de réception portuaires devraient veiller à ce que tout le personnel reçoive la formation nécessaire pour acquérir les connaissances essentielles à leur travail de traitement des déchets, en accordant une attention particulière aux aspects de santé et de sécurité liés à la manipulation des matières dangereuses, et à ce que les exigences de formation soient régulièrement actualisées pour relever les défis liés aux innovations technologiques.

Rapports et évaluation: les États membres devraient faire rapport à la Commission, au plus tard douze mois après la date d'adoption de la directive et ensuite tous les deux ans, sur leurs meilleures pratiques en matière de gestion durable des déchets à bord des navires et dans leurs ports. Six mois après chaque délai de notification, la Commission préparerait un rapport sur ces meilleures pratiques afin de fournir des orientations pour progresser vers les objectifs de la directive.

La Commission devrait également évaluer si l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) devrait se voir attribuer des compétences supplémentaires pour l'application de la directive.

Installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires

Le Parlement européen a adopté par 596 voix pour, 16 contre et 7 abstentions, une résolution législative sur la 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.

La position du Parlement européen arrêtée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit :

Objectif

La directive viserait à protéger le milieu marin contre les conséquences néfastes des rejets des déchets des navires qui font escale dans les ports situés dans l'Union, tout en assurant la fluidité du trafic maritime, en améliorant la disponibilité et l'utilisation d'installations de réception portuaires adéquates et le dépôt des déchets dans ces installations.

Dans ce contexte, il est souligné que la politique maritime de l'Union devrait reposer sur les principes d'action préventive, de correction en priorité à la source des atteintes à l'environnement, et du pollueur-payeur.

Les États membres pourraient décider d'exclure de leurs ports la zone de mouillage aux fins de l'application des dispositions en matière de notification préalable des déchets et de dépôt des déchets des navires. Les États membres qui souhaitent se prévaloir des dérogations devraient le faire savoir à la Commission, au plus tard à la date de transposition de la directive.

Installations de réception portuaires

Les États membres devraient s'assurer que les redevances perçues pour le dépôt ne dissuadent pas les navires d'utiliser les installations de réception portuaires et que les installations permettent de gérer les déchets des navires d'une manière qui soit respectueuse de l'environnement.

Plans de réception et de traitement des déchets

Les États membres devraient veiller à ce qu'un plan de réception et de traitement des déchets soit établi et ait été mis en œuvre pour chaque port à l'issue des consultations menées auprès des parties concernées, y compris les autorités locales compétentes, les exploitants de l'installation de réception portuaire, des organisations mettant en œuvre les obligations découlant de la responsabilité élargie du producteur et des représentants de la société civile.

Les informations relatives à la disponibilité d'installations de réception portuaires adéquates dans les ports et à la structure des coûts devraient être communiquées clairement aux exploitants de navires, être rendues publiques et être facilement accessibles, dans une langue officielle de l'État membre où le port est situé et, le cas échéant, dans une langue utilisée dans le monde entier.

Les États membres contrôleraient la mise en œuvre par le port du plan de réception et de traitement des déchets.

Les petits ports non commerciaux, qui se caractérisent par un trafic très faible ou faible de bateaux de plaisance uniquement, pourraient être exemptés de l'obligation d'établir un plan de gestion des déchets si leurs installations de réception portuaires sont intégrées dans le système de traitement des déchets géré par ou pour le compte de la municipalité compétente.

Dépôt des déchets des navires

Avant de quitter un port de l'Union, le capitaine d'un navire faisant escale dans ce port déposerait tous les déchets conservés à bord dans une installation de réception portuaire conformément aux normes relatives aux rejets pertinentes qui sont fixées dans la convention MARPOL.

Un navire pourrait continuer sa route jusqu'au port d'escale suivant sans déposer de déchets i) si les informations disponibles à bord des navires montrent qu'il existe une capacité de stockage suffisante dédiée à bord du navire pour tous les déchets qui ont été et seront accumulés pendant le trajet prévu jusqu'au port d'escale suivant; ii) si le navire est uniquement au mouillage pendant moins de 24 heures ou en cas de mauvaises conditions météorologiques.

Systèmes de recouvrement des coûts

Les navires s'acquitteraient d'une redevance indirecte, indépendamment du dépôt ou non de déchets dans une installation de réception portuaire.

En vertu du texte amendé, les États membres pourraient :

- couvrir les coûts de collecte et de traitement des déchets pêchés passivement grâce aux recettes provenant d'autres mécanismes de financement, y compris les systèmes de gestion des déchets ainsi que les financements de l'Union, les financements nationaux ou les financements régionaux disponibles;
- prévoir des incitations financières appropriées pour le dépôt de résidus de lavage de citernes contenant des substances flottantes persistantes à haute viscosité.

La redevance indirecte ne porterait 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.

Obligations en matière d'inspection

Chaque État membre devrait procéder à des inspections de navires faisant escale dans ses ports, en ce qui concerne au moins 15 % du nombre total de navires distincts faisant escale dans ses ports chaque année. À cette fin, les navires seraient sélectionnés sur la base d'un mécanisme de ciblage de l'Union fondé sur les risques.

Formation du personnel

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

Installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires

OBJECTIF : actualiser les règles relatives aux installations de réception portuaires en vue de mieux protéger le milieu marin par une réduction des rejets de déchets en mer.

ACTE LÉGISLATIF : Directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, modifiant la directive 2010/65/UE et abrogeant la directive 2000/59/CE.

CONTENU : chaque année, des quantités importantes de matières plastiques finissent dans les mers et les océans au sein de l'Union. Le secteur des transports maritimes joue un rôle non négligeable du fait du rejet direct de déchets dans la mer, y compris de matières plastiques et de déchets de pêche abandonnés.

La directive vise à protéger le milieu marin contre les conséquences néfastes des rejets des déchets des navires qui font escale dans les ports situés dans l'Union, tout en assurant la fluidité du trafic maritime, en améliorant la disponibilité et l'utilisation d'installations de réception portuaires adéquates et le dépôt des déchets dans ces installations.

La directive aligne également la législation de l'UE sur la convention internationale pour la prévention de la

pollution par les navires (MARPOL), qui a été modifiée depuis l'adoption de la directive en vigueur (directive 2000/59/CE). La convention a introduit des normes en matière de rejet pour de nouvelles catégories de déchets, notamment les résidus des systèmes de dépollution des gaz d'échappement, qui comprennent à la fois des boues et des eaux de dépollution. Ces catégories de déchets sont incluses dans le champ d'application de la directive.

Mise à disposition d'installations de réception portuaires adéquates

Les États membres devront garantir la disponibilité des installations de réception portuaires adéquates pour répondre aux besoins des navires qui utilisent habituellement le port sans causer de retards anormaux à ces navires. Ils devront s'assurer que les redevances perçues pour le dépôt ne dissuadent pas les navires d'utiliser les installations de réception portuaires et que les installations de réception portuaires permettent de gérer les déchets des navires d'une manière qui soit respectueuse de l'environnement.

Plans de réception et de traitement des déchets

La directive assurera la cohérence avec la législation de l'UE en matière de déchets, par exemple en prévoyant que les ports doivent avoir des plans de réception et de traitement des déchets. Ces plans devront être établis et mis en œuvre à l'issue des consultations menées auprès des parties concernées, y compris les autorités locales compétentes, les exploitants de l'installation de réception portuaire, des organisations mettant en œuvre les obligations découlant de la responsabilité élargie du producteur et des représentants de la société civile.

Les informations relatives à la disponibilité des installations dans les ports et à la structure des coûts devront être communiquées clairement aux exploitants de navires, être rendues publiques et être facilement accessibles, dans une langue officielle de l'État membre où le port est situé et, le cas échéant, dans une langue utilisée dans le monde entier.

Les États membres contrôleront la mise en œuvre par le port du plan de réception et de traitement des déchets.

Les petits ports non commerciaux pourront être exemptés de l'obligation d'établir un plan de gestion des déchets si leurs installations de réception portuaires sont intégrées dans le système de traitement des déchets géré par ou pour le compte de la municipalité compétente.

Dépôt des déchets des navires

Avant de quitter un port de l'Union, le capitaine d'un navire faisant escale dans ce port devra déposer tous les déchets conservés à bord dans une installation de réception portuaire conformément aux normes relatives aux rejets pertinentes qui sont fixées dans la convention MARPOL.

Un navire pourra continuer sa route jusqu'au port d'escale suivant sans déposer de déchets i) si les informations disponibles à bord des navires montrent qu'il existe une capacité de stockage suffisante dédiée à bord du navire pour tous les déchets qui ont été et seront accumulés pendant le trajet prévu jusqu'au port d'escale suivant; ii) si le navire est uniquement au mouillage pendant moins de 24 heures ou en cas de mauvaises conditions météorologiques.

Systèmes de recouvrement des coûts

Les navires devront verser une redevance indirecte, qui leur donnera le droit de déposer leurs déchets dans un port. Ils devront acquitter cette redevance, qu'ils déposent des déchets ou non dans une installation de réception portuaire. La redevance s'appliquera également aux navires de pêche et aux bateaux de plaisance. Elle sera basée sur le principe du recouvrement des coûts. Les systèmes de recouvrement des coûts ne constitueront en aucune manière une incitation à déverser les déchets en mer.

Les États membres pourront exempter un navire faisant escale dans leurs ports des obligations relatives à la notification préalable des déchets ou au dépôt des déchets des navires si le navire effectue des services réguliers qui comportent des escales portuaires fréquentes et régulières et si l'exemption n'entraîne pas de conséquences négatives pour la sécurité maritime, la santé, les conditions de vie ou de travail à bord ou pour l'environnement marin.

Obligations en matière d'inspection

Chaque État membre devra procéder à des inspections de navires faisant escale dans ses ports, en ce qui concerne au moins 15 % du nombre total de navires distincts faisant escale dans ses ports chaque année. À cette fin, les navires seront sélectionnés sur la base d'un mécanisme de ciblage de l'Union fondé sur les risques. La Commission devra créer, gérer et mettre à jour une base de données des inspections à laquelle tous les États membres seront connectés.

Formation du personnel

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

ENTRÉE EN VIGUEUR : 27.6.2019.

TRANSPOSITION : au plus tard le 28.6.2021.

