



**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**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EURO-
PÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son
article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽²⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽³⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽⁴⁾,
au vu du projet commun approuvé le 18 juillet 2000 par le comité de
conciliation,

considérant ce qui suit:

- (1) La politique communautaire en matière d'environnement vise un
niveau de protection élevé. Elle repose sur les principes de
précaution, du pollueur-payeur et de l'action préventive.
- (2) La réduction de la pollution des mers constitue un domaine
important de l'action communautaire dans le secteur des trans-
ports maritimes. Cet objectif peut être atteint par le respect des
conventions, codes et résolutions internationaux tout en mainte-
nant la liberté de navigation prévue par la convention des Nations
unies sur le droit de la mer et la liberté de prestation de services
prévues par le droit communautaire.
- (3) La Communauté est profondément préoccupée par la pollution
des mers et des côtes des États membres que provoquent les
déchets d'exploitation et les résidus de cargaison des navires et,
partant, elle est préoccupée par la mise en œuvre de la convention
internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les
navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif
(Marpol 73/78), qui détermine les déchets qui peuvent être
déversés dans le milieu marin par les navires et impose aux
parties à la convention d'assurer la fourniture d'installations de
réception adéquates dans les ports. Tous les États membres ont
ratifié Marpol 73/78.
- (4) La protection du milieu marin peut être améliorée en réduisant les
rejets en mer de déchets d'exploitation des navires et de résidus
de cargaison. Cet objectif peut être atteint en améliorant la dispo-
nibilité et l'utilisation des installations de réception et en amélio-
rant le régime d'exécution. Dans sa résolution du 8 juin 1993 sur
une politique commune de la sécurité maritime ⁽⁵⁾, le Conseil a
inscrit parmi ses actions prioritaires le développement de la
disponibilité et de l'utilisation des installations de réception
dans la Communauté.

⁽¹⁾ JO C 271 du 31.8.1998, p. 79 et JO C 148 du 28.5.1999, p. 7.

⁽²⁾ JO C 138 du 18.5.1999, p. 12.

⁽³⁾ JO C 198 du 14.7.1999, p. 27.

⁽⁴⁾ Avis du Parlement européen du 11 février 1999 (JO C 150 du 28.5.1999,
p. 432), confirmé le 16 septembre 1999, position commune du Conseil du 8
novembre 1999 (JO C 10 du 13.1.2000, p. 14) et décision du Parlement
européen du 14 mars 2000 (non encore parue au Journal officiel). Décision
du Parlement européen du 6 septembre 2000 et décision du Conseil du 14
septembre 2000.

⁽⁵⁾ JO C 271 du 7.10.1993, p. 1.

▼B

- (5) La directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port) ⁽¹⁾ prévoit que les navires qui constituent une menace déraisonnable pour le milieu marin ne sont pas autorisés à prendre la mer.
- (6) La pollution marine a, de par sa nature, des conséquences transfrontières. Compte tenu du principe de subsidiarité, une action au niveau communautaire est le moyen le plus efficace d'établir des normes environnementales communes applicables aux navires et aux ports dans l'ensemble de la Communauté.
- (7) Compte tenu du principe de proportionnalité, une directive constitue l'instrument juridique approprié dans la mesure où elle fournit un cadre pour l'application uniforme et obligatoire des normes environnementales par les États membres, tout en laissant à chaque État membre la liberté de décider des moyens d'application les mieux adaptés à son système interne.
- (8) Il faut assurer la compatibilité de cette action avec les accords régionaux existants, comme la Convention de 1974, révisée en 1992, sur la protection de l'environnement marin de la zone de la mer Baltique.
- (9) Afin de mieux prévenir la pollution et d'éviter les distorsions de concurrence, les exigences environnementales devraient s'appliquer à tous les navires, quel que soit leur pavillon, et des installations de réception adéquates devraient être mises en place dans tous les ports de la Communauté.
- (10) Les installations de réception portuaires devraient répondre aux besoins des utilisateurs, du plus grand navire marchand au plus petit bateau de plaisance, et de l'environnement, sans causer de retards anormaux aux navires qui les utilisent. L'obligation de veiller à la disponibilité d'installations de réception portuaires adéquates laisse aux États membres une grande liberté d'action pour organiser au mieux la réception des déchets et leur permet, entre autres, de prévoir des installations de réception fixes ou de désigner des prestataires de services chargés de fournir aux ports, en tant que de besoin, des unités mobiles pour la réception des déchets. Cette obligation implique aussi celle de fournir tous les services et/ou de prendre les autres dispositions nécessaires pour une utilisation correcte de ces installations.
- (11) Des plans modernes de réception et de traitement des déchets établis après consultation des parties concernées peuvent améliorer le caractère adéquat des installations.
- (12) L'efficacité des installations de réception portuaires peut être améliorée en imposant aux navires de notifier leurs besoins en termes d'utilisation d'installations de réception. Cette notification apporterait également des informations de nature à rendre plus efficace la planification de la gestion des déchets. Les déchets provenant des navires de pêche et des bateaux de plaisance ayant un agrément pour 12 passagers au maximum peuvent être traités par les installations de réception sans notification préalable.
- (13) Les rejets en mer de déchets d'exploitation des navires peuvent être réduits en imposant à tous les navires de déposer leurs déchets dans les installations de réception portuaires avant de quitter un port. Afin de concilier les intérêts du bon fonctionnement des transports maritimes et la protection de l'environnement, des dérogations à ce principe devraient être possibles compte tenu

⁽¹⁾ JO L 157 du 7.7.1995, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 98/42/CE (JO L 184 du 27.6.1998, p. 40).

▼B

d'une capacité de stockage suffisante à bord, de la possibilité de déposer les déchets à un autre port sans risque qu'ils soient déposés en mer et d'exigences de dépôt plus strictes adoptées conformément au droit international.

- (14) Conformément au principe du pollueur-payeur, les coûts des installations de réception portuaires, y compris le traitement et l'élimination des déchets d'exploitation des navires, devraient être couverts par les navires. Dans l'intérêt de la protection de l'environnement, le régime de redevances devrait encourager le dépôt des déchets d'exploitation des navires dans les ports plutôt que leur rejet en mer. Ce résultat peut être atteint plus aisément en prévoyant que tous les navires contribuent aux coûts de réception et de traitement des déchets provenant de l'exploitation des navires, afin de réduire l'avantage financier que représente le rejet en mer. Compte tenu du principe de subsidiarité, les États membres devraient, conformément à la législation nationale et aux pratiques en vigueur, garder toute compétence pour déterminer si et dans quelle proportion les systèmes de recouvrement des coûts d'utilisation des installations de réception portuaires doivent inclure des redevances liées aux quantités effectivement déposées par les navires. Les redevances d'utilisation de ces installations devraient être équitables, non discriminatoires et transparentes.
- (15) 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. Des critères communs faciliteraient l'identification de ces navires.
- (16) Pour éviter d'imposer aux parties concernées des charges indues, les navires effectuant des transports maritimes réguliers assortis d'escales fréquentes et régulières peuvent être exemptés de certaines obligations prévues par la présente directive si des preuves suffisantes attestent l'existence d'un arrangement en vue d'assurer le dépôt des déchets d'exploitation et le paiement des redevances y afférentes.
- (17) Les résidus de cargaison devraient être déposés dans les installations de réception portuaires conformément à Marpol 73/78. Marpol 73/78 exige que les résidus de cargaison soient déposés dans les installations de réception portuaires dans la mesure nécessaire pour se conformer aux exigences de nettoyage des cuves. Toute redevance perçue à l'occasion de ce dépôt devrait être acquittée par l'utilisateur de l'installation de réception, l'utilisateur étant normalement spécifié dans les arrangements contractuels entre les parties concernées ou dans d'autres arrangements locaux.
- (18) Il est nécessaire d'effectuer des inspections ciblées afin de s'assurer du respect de la présente directive. Le nombre de ces inspections, ainsi que les sanctions imposées, devraient être suffisants pour dissuader toute violation de la présente directive. Pour des raisons d'efficacité et de rentabilité, de telles inspections peuvent être effectuées dans le cadre de la directive 95/21/CE lorsqu'elle est applicable.
- (19) Les États membres devraient assurer un cadre administratif approprié, permettant un fonctionnement adéquat des installations de réception portuaires. Au titre de Marpol 73/78, les allégations relatives à des installations de réception portuaires inadéquates devraient être transmises à l'Organisation maritime internationale (OMI). Les mêmes informations pourraient être communiquées simultanément à la Commission à des fins d'information.
- (20) Un système d'information approprié pour l'identification des navires polluants ou potentiellement polluants améliorerait l'exécution de la présente directive et serait, par ailleurs, utile pour évaluer sa bonne mise en œuvre. Le système d'information

▼B

Sirenac, mis en place dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port, permet d'obtenir un grand nombre d'informations complémentaires nécessaires à cette fin.

- (21) Il est nécessaire que la Commission soit assistée par un comité composé de représentants des États membres en vue de l'application effective de la présente directive. Les mesures nécessaires à la mise en œuvre de la présente directive étant des mesures de portée générale au sens de l'article 2 de la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾, il convient que ces mesures soient arrêtées selon la procédure de réglementation prévue à l'article 5 de ladite décision.
- (22) Certaines dispositions de la présente directive peuvent être modifiées, sans élargir son champ d'application, par cette procédure, afin de tenir compte des mesures de la Communauté et de l'OMI qui entreront en vigueur ultérieurement, de manière à en assurer la mise en œuvre harmonisée,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objectif

L'objectif de la présente directive 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 destinées aux déchets d'exploitation et aux résidus de cargaison, et de renforcer ainsi la protection du milieu marin.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «navire», un bâtiment de mer de quelque type que ce soit exploité en milieu marin, y compris les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles et les engins flottants;
- b) «Marpol 73/78», la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif, ►**M1** dans sa version actualisée ◄;
- c) «déchets d'exploitation des navires», tous les déchets, y compris les eaux résiduaires, et résidus autres que les résidus de cargaison, qui sont produits durant l'exploitation d'un navire et qui relèvent des annexes I, IV et V de Marpol 73/78, ainsi que les déchets liés à la cargaison tels que définis dans les directives pour la mise en œuvre de l'annexe V de Marpol 73/78;
- d) «résidus de cargaison», les restes de cargaisons à bord qui demeurent dans les cales ou dans les citernes à cargaison après la fin des opérations de déchargement et de nettoyage, y compris les excédents et quantités déversées lors du chargement/déchargement;
- e) «installations de réception portuaires», toute installation fixe, flottante ou mobile, pouvant servir à la collecte des déchets d'exploitation des navires ou des résidus de cargaison;
- 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;

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

▼B

- g) «bateau de plaisance», tout navire de tout type et de tout mode de propulsion qui est destiné à être utilisé à des fins sportives et de loisir;
- h) «port», un lieu ou une zone géographique comportant des aménagements et des équipements permettant principalement la réception de navires, y compris des navires de pêche et des bateaux de plaisance.

Sans préjudice des définitions figurant aux points c) et d), les «déchets d'exploitation des navires» et les «résidus de cargaison» sont considérés comme des déchets au sens de l'article 1^{er}, point a), de la directive 75/442/CEE du Conseil du 15 juillet 1975 relative aux déchets ⁽¹⁾.

*Article 3***Champ d'application**

La présente directive s'applique:

- a) à tous les navires, y compris les navires de pêche et les bateaux de plaisance, quel que soit leur pavillon, faisant escale dans un port d'un État membre ou y opérant, à l'exception des navires de guerre et navires de guerre auxiliaires, ainsi que des autres navires appartenant à un État ou exploités par un État tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales, et
- b) à tous les ports des États membres dans lesquels les navires visés au point a) font habituellement escale.

Les États membres prennent des mesures pour veiller à ce que les navires exclus du champ d'application de la présente directive en vertu de l'alinéa précédent, point a), déposent leurs déchets d'exploitation et leurs résidus de cargaison en agissant de manière compatible avec la présente directive, dans la mesure où cela est raisonnable et possible.

*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. Pour être adéquates, les installations de réception doivent être en mesure de recueillir les types et les quantités de déchets d'exploitation des navires et de résidus de cargaison provenant des navires utilisant habituellement le port, compte tenu des besoins opérationnels des utilisateurs dudit port, de l'importance et de la position géographique de celui-ci, du type de navires qui y font escale et des exemptions prévues à l'article 9.
3. Les États membres établissent des procédures, conformes à celles convenues par l'Organisation maritime internationale (OMI), pour signaler à l'État du port les insuffisances alléguées au niveau des installations de réception portuaires.

*Article 5***Plans de réception et de traitement des déchets**

1. Un plan approprié de réception et de traitement des déchets est établi et mis en œuvre pour chaque port après consultation des parties concernées, notamment les utilisateurs des ports ou leurs représentants, compte tenu des prescriptions visées aux articles 4, 6, 7, 10 et 12. Des

⁽¹⁾ JO L 194 du 25.7.1975, p. 39. Directive modifiée en dernier lieu par la décision 96/350/CE de la Commission (JO L 135 du 6.6.1996, p. 32).

▼B

prescriptions détaillées relatives à l'établissement de ces plans figurent à l'annexe I.

2. Les plans de réception et de traitement des déchets visés au paragraphe 1 peuvent, lorsque cela est nécessaire par souci d'efficacité, être élaborés au niveau régional, chaque port y étant associé comme il se doit, pour autant qu'y soient spécifiées, pour chacun des ports, les installations de réception nécessaires et celles qui sont disponibles.

3. Les États membres évaluent et approuvent le plan de réception et de traitement des déchets, en contrôlent sa mise en œuvre et veillent à le soumettre à une réapprobation au moins tous les trois ans et après toute modification importante de l'exploitation du port.

*Article 6***Notification**

1. Les capitaines de navires, autres que les navires de pêche et les bateaux de plaisance ayant un agrément pour 12 passagers au maximum, en partance pour un port situé dans la Communauté doivent compléter fidèlement et exactement le formulaire de l'annexe II et notifier ces renseignements 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 trajet est inférieure à vingt-quatre heures.

Les États membres peuvent décider que ces renseignements seront notifiés à l'exploitant des installations de réception portuaires, qui les transmettra à l'autorité compétente.

2. Les renseignements visés au paragraphe 1 sont conservés à bord au moins jusqu'au port d'escale suivant et mis à la disposition des autorités des États membres si elles en font la demande.

*Article 7***Dépôt des déchets d'exploitation des navires**

1. Les capitaines des navires faisant escale dans un port de la Communauté doivent, avant de quitter le port, déposer tous les déchets d'exploitation des navires dans une installation de réception portuaire.

2. Nonobstant le paragraphe 1, un navire peut être autorisé à prendre la mer pour le port d'escale suivant sans déposer ses déchets d'exploitation s'il s'avère, sur la base des renseignements fournis conformément à l'article 6 et à l'annexe II, qu'il est doté d'une capacité de stockage spécialisée suffisante pour tous les déchets d'exploitation qui ont été et seront accumulés pendant le trajet prévu jusqu'au port de dépôt.

Lorsqu'il y a de bonnes raisons de croire que le port où il est prévu de déposer les déchets ne dispose pas d'installations adéquates ou que ce port n'est pas connu et qu'il y a, par conséquent, un risque que les déchets soient déversés en mer, l'État membre prend toutes les mesures nécessaires pour éviter la pollution marine, si nécessaire en obligeant le navire à déposer ses déchets avant de quitter le port.

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



Article 8

Redevances à verser pour les déchets d'exploitation des navires

1. Les États membres veillent à ce que les coûts des installations de réception portuaires destinées aux déchets d'exploitation des navires, y compris le traitement et l'élimination des déchets, soient couverts par une redevance perçue sur les navires.
2. Les systèmes de recouvrement des coûts pour l'utilisation des installations de réception portuaires ne constituent en aucune manière une incitation à déverser les déchets en mer. À cette fin, il y a lieu d'appliquer les principes suivants aux navires autres que les navires de pêche et les bateaux de plaisance ayant un agrément pour 12 passagers au maximum:
 - a) tous les navires faisant escale dans un port d'un État membre supportent une part significative des coûts visés au paragraphe 1, qu'ils utilisent ou non les installations. À cet effet, la redevance peut notamment être intégrée dans les taxes portuaires ou être conçue comme une redevance forfaitaire spécifique pour les déchets. Les redevances peuvent varier en fonction notamment de la catégorie, du type et de la taille du navire;
 - b) la part des coûts qui n'est, le cas échéant, pas couverte par la redevance visée au point a) sera couverte sur la base des types et des quantités de déchets d'exploitation du navire effectivement déposés par le navire;
 - c) les redevances peuvent être réduites si la gestion, la conception, l'équipement et l'exploitation du navire du point de vue de l'environnement sont tels que le capitaine peut démontrer que le navire produit des quantités réduites de déchets d'exploitation.
3. Afin de garantir que les redevances sont équitables, transparentes et non discriminatoires et 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.
4. La Commission soumettra, trois ans au plus tard après la date mentionnée à l'article 16, paragraphe 1, au Parlement européen et au Conseil, un rapport évaluant l'incidence de la différence des systèmes de recouvrement des coûts, prévus au paragraphe 2, sur le milieu marin et la structure des flux de déchets. Ce rapport sera établi en coopération avec les autorités compétentes des États membres et les représentants portuaires.

Elle présentera, si nécessaire au vu de cette évaluation, une proposition modifiant la présente directive, par l'instauration d'un système prévoyant le versement par tous les navires, faisant escale dans un port d'un État membre, d'une redevance correspondant à un pourcentage approprié des coûts mentionnés au paragraphe 1, c'est-à-dire au moins un tiers, indépendamment de l'utilisation par ceux-ci des installations, ou un système alternatif qui a les effets équivalents.

Article 9

Exemptions

1. Lorsque des navires effectuent des transports maritimes réguliers assortis d'escales fréquentes et régulières et si des preuves suffisantes attestent l'existence d'un arrangement en vue du dépôt des déchets d'exploitation des navires et du paiement des redevances y afférentes dans un port situé sur l'itinéraire du navire, les États membres compétents pour les ports concernés peuvent exempter ces navires des obligations visées à l'article 6, à l'article 7, paragraphe 1, et à l'article 8.

▼B

2. Les États membres informent régulièrement, au moins une fois par an, la Commission des exemptions accordées conformément au paragraphe 1.

*Article 10***Dépôt des résidus de cargaison**

Le capitaine d'un navire faisant escale dans un port de la Communauté doit s'assurer que les résidus de cargaison sont déposés dans une installation de réception portuaire en conformité avec les dispositions de Marpol 73/78. Toute redevance liée au dépôt de résidus de cargaison est payée par l'utilisateur de l'installation de réception.

*Article 11***Exécution**

1. Les États membres veillent à ce que tout navire puisse faire l'objet d'une inspection destinée à vérifier qu'il respecte les articles 7 et 10 et à ce qu'il soit procédé à un nombre suffisant d'inspections.
2. Dans le cas d'inspections de navires autres que les navires de pêche et les bateaux de plaisance ayant un agrément pour 12 passagers au maximum:
- a) les États membres accordent, lors de la sélection des navires devant faire l'objet d'une inspection, une attention particulière:
 - aux navires qui ne respectent pas les exigences de notification visées à l'article 6,
 - aux navires pour lesquels l'examen des renseignements fournis par le capitaine conformément à l'article 6 donne d'autres raisons de croire que le navire ne satisfait pas à la présente directive;
 - b) cette inspection peut être effectuée dans le cadre de la directive 95/21/CE lorsqu'elle est applicable; quel que soit le cadre des inspections, la norme de 25 % d'inspections fixée par la directive s'applique;
 - c) si l'autorité compétente n'est pas satisfaite des résultats de cette inspection, elle veille à ce que le navire ne quitte pas le port avant d'avoir déposé ses déchets d'exploitation et résidus de cargaison dans une installation de réception portuaire conformément aux articles 7 et 10;
 - d) lorsqu'il est clairement établi qu'un navire a pris la mer sans s'être conformé à l'article 7 ou à l'article 10, l'autorité compétente du port d'escale suivant en est informée et le navire n'est pas autorisé, sans préjudice de l'application des sanctions visées à l'article 13, à quitter le port tant qu'il n'a pas été procédé à une évaluation plus détaillée des facteurs relatifs à la conformité du navire avec la présente directive, telle que l'exactitude des renseignements communiqués au titre de l'article 6.
3. Les États membres établissent, dans la mesure nécessaire, des procédures de contrôle pour les navires de pêche et les bateaux de plaisance ayant un agrément pour 12 passagers au maximum afin de garantir qu'ils respectent les exigences de la présente directive qui leur sont applicables.

*Article 12***Mesures d'accompagnement**

1. Les États membres:
- a) prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir que les capitaines, les fournisseurs d'installations de réception et les autres

▼B

personnes concernées sont correctement informés des exigences auxquelles ils doivent satisfaire en vertu de la présente directive et qu'ils se conforment à ces exigences;

- b) désignent des autorités ou des organismes appropriés pour assumer les fonctions prévues par la présente directive;
- c) prennent des mesures en vue de la coopération entre leurs autorités compétentes et les organisations commerciales afin d'assurer la mise en œuvre efficace de la présente directive;
- d) veillent à ce que le renseignement notifié par les capitaines au titre de l'article 6 soit examiné de manière appropriée;
- e) veillent à ce que les formalités liées à l'utilisation des installations de réception portuaires soient simples et rapides afin d'inciter les capitaines à utiliser ces installations et d'éviter de causer des retards anormaux aux navires;
- f) veillent à ce qu'une copie des allégations relatives à l'insuffisance des installations de réception portuaires visées à l'article 4, paragraphe 3, soit communiquée à la Commission;
- g) veillent à ce que le traitement, la valorisation et l'élimination des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison soient conformes à la directive 75/442/CEE et aux autres actes législatifs communautaires pertinents en matière de déchets, et notamment à la directive 75/439/CEE du Conseil du 16 juin 1975 concernant l'élimination des huiles usagées ⁽¹⁾ et à la directive 91/689/CEE du Conseil du 12 décembre 1991 relative aux déchets dangereux ⁽²⁾;
- h) veillent, conformément à leur législation nationale, à ce que toute partie participant au dépôt ou à la réception de déchets d'exploitation des navires ou de résidus de cargaison puisse demander un dédommagement pour retard excessif.

2. Le dépôt des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison est considéré comme une mise en libre pratique au sens de l'article 79 du règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil du 12 octobre 1992 établissant le code des douanes communautaire ⁽³⁾. Les autorités douanières n'exigent pas le dépôt d'une déclaration sommaire conformément à l'article 45 du code des douanes communautaire.

3. Les États membres et la Commission coopèrent en vue de mettre en place un système d'information et de surveillance approprié concernant au moins l'ensemble de la Communauté, destiné à:

- améliorer l'identification des navires qui n'ont pas déposé leurs déchets d'exploitation et leurs résidus de cargaison conformément à la présente directive,
- s'assurer que les objectifs visés à l'article 1^{er} de la directive ont été atteints.

4. Les États membres et la Commission coopèrent en vue d'établir des critères communs pour l'identification des navires visés à l'article 8, paragraphe 2, point c).

*Article 13***Sanctions**

Les États membres déterminent le système de sanctions infligées en cas d'infraction aux dispositions nationales adoptées en vertu de la présente

⁽¹⁾ JO L 194 du 25.7.1975, p. 23. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 91/692/CEE (JO L 377 du 31.12.1991, p. 48).

⁽²⁾ JO L 377 du 31.12.1991, p. 20. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 94/31/CEE (JO L 168 du 2.7.1994, p. 28).

⁽³⁾ JO L 302 du 19.10.1992, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 955/1999 (JO L 119 du 7.5.1999, p. 1).

▼B

directive et prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir leur application. Les sanctions prévues doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives.

▼M3*Article 14***Procédure de 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 l'article 3 du règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5bis, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

*Article 15***Procédure de modification**

Les annexes de la présente directive, la définition figurant à l'article 2, point b), les références aux instruments communautaires et les références aux instruments de l'OMI peuvent être adaptées par la Commission, afin d'être alignées sur les mesures communautaires ou sur les mesures de l'OMI qui sont entrées en vigueur, dans la mesure où ces modifications n'élargissent pas le champ d'application de la présente directive.

Les annexes de la présente directive peuvent, en outre, être modifiées par la Commission lorsque des modifications sont nécessaires pour améliorer le régime établi par la présente directive, dans la mesure où ces modifications n'élargissent pas le champ d'application de la présente directive.

Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 14, paragraphe 2.

Les modifications des instruments internationaux visés à l'article 2 peuvent être exclues du champ d'application de la présente directive en application de l'article 5 du règlement (CE) n° 2099/2002.

▼B*Article 16***Mise en œuvre**

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 28 décembre 2002. Ils en informent immédiatement la Commission.

Toutefois, en ce qui concerne les eaux résiduaires, visées à l'article 2, point c), la mise en œuvre de la présente directive est suspendue jusqu'à ce que douze mois se soient écoulés après l'entrée en vigueur de l'annexe IV de Marpol 73/78, dans le respect de la distinction établie dans cette convention entre navires neufs et navires existants.

2. 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 adoptées par les États membres.

⁽¹⁾ JO L 324 du 29.11.2002, p. 1.

▼B

Article 17

Évaluation

1. Les États membres soumettent tous les trois ans à la Commission un rapport d'avancement concernant la mise en œuvre de la présente directive.
2. La Commission soumet, conformément à la présente directive, au Parlement européen et au Conseil un rapport d'évaluation relatif au fonctionnement du système, reposant sur les rapports des États membres prévus au paragraphe 1, ainsi que, au besoin, des propositions concernant la mise en œuvre de la présente directive.

Article 18

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 19

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.



ANNEXE I

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

(visées à l'article 5)

Les plans doivent couvrir tous les types de déchets d'exploitation des navires et de résidus de cargaison provenant des navires faisant habituellement escale dans le port et être élaborés en fonction de la taille du port et des catégories de navires qui y font escale.

Les plans doivent couvrir les éléments suivants:

- une évaluation des besoins en termes d'installations de réception portuaires, compte tenu des besoins des navires qui font habituellement escale dans le port,
- une description du type et de la capacité des installations de réception portuaires,
- une description détaillée des procédures de réception et de collecte des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison,
- une description du système de tarification,
- les procédures à suivre pour signaler les insuffisances constatées dans les installations de réception portuaires,
- les procédures de consultation permanente entre les utilisateurs du port, les contractants du secteur des déchets, les exploitants de terminaux et les autres parties intéressées et
- le type et les quantités de déchets d'exploitation des navires et de résidus de cargaison reçus et traités.

En outre, les plans devraient comprendre les éléments ci-après:

- un résumé de la législation concernée et des formalités de dépôt,
- l'identification d'une ou de plusieurs personnes responsables de la mise en œuvre du plan,
- une description, le cas échéant, des équipements et procédés de prétraitement,
- une description des méthodes employées pour enregistrer l'utilisation effective des installations de réception portuaires,
- une description des méthodes employées pour enregistrer les quantités de déchets d'exploitation des navires et de résidus de cargaison reçues et
- la description des modalités d'élimination des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison.

Les procédures de réception, collecte, stockage, traitement et élimination devraient être à tous égards conformes à un programme de gestion de l'environnement conduisant à une réduction progressive de l'impact de ces activités sur l'environnement. Cette conformité est présumée si les procédures sont conformes au règlement (CEE) n° 1836/93 du Conseil du 29 juin 1993 permettant la participation volontaire des entreprises du secteur industriel à un système communautaire de management environnemental et d'audit. (1)

Informations à communiquer à tous les utilisateurs du port:

- brève référence à l'importance fondamentale que revêt le dépôt adéquat des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison,
- emplacement des installations de réception portuaires correspondant à chaque poste de mouillage, avec diagramme/carte,
- liste des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison habituellement pris en charge,
- liste des points de contact, des opérateurs et des services proposés,
- description des procédures de dépôt,
- description du système de tarification et
- procédures à suivre pour signaler les insuffisances constatées dans les installations de réception portuaires.

(1) JO L 168 du 10.7.1993, p. 1.

▼ B

ANNEXE II

▼ M2**RENSEIGNEMENTS À NOTIFIER AVANT D'ENTRER DANS LE PORT DE**

(Port de destination, tel que visé à l'article 6 de la directive 2000/59/CE)

1. Nom, code d'appel et, le cas échéant, numéro OMI d'identification du navire:
2. État du pavillon:
3. Heure probable d'arrivée au port:
4. Heure probable d'appareillage:
5. Port d'escale précédent:
6. Port d'escale suivant:
7. Dernier port où des déchets d'exploitation des navires ont été déposés, et date à laquelle ce dépôt a eu lieu:
8. Déposez-vous (cochez la case correspondante)

la totalité une partie aucun

de vos déchets dans des installations de réception portuaires?

9. Type et quantité de déchets et de résidus à déposer et/ou restant à bord et pourcentage de la capacité de stockage maximale que ces déchets et résidus représentent:

*Si vous déposez la totalité de vos déchets, remplissez la deuxième colonne comme il convient.**Si vous ne déposez qu'une partie ou aucun de vos déchets, remplissez toutes les colonnes.*

Type	Quantités à livrer (en m ³)	Capacité de stockage maximale (en m ³)	Quantité de déchets demeurant à bord (en m ³)	Port dans lequel les déchets restants seront déposés	Estimation de la quantité de déchets qui sera produite entre le moment de la notification et l'entrée dans le port d'escale suivant (en m ³)
Huiles usées					
Boues					
Eau de cale					
Autres (préciser)					
Détritus					
Déchets alimentaires					
Plastiques					
Autres					
Eaux usées (1)					
Déchets liés à la cargaison (2) (préciser)					

▼ **M2**

Type	Quantités à livrer (en m ³)	Capacité de stockage maximale (en m ³)	Quantité de déchets demeurant à bord (en m ³)	Port dans lequel les déchets restants seront déposés	Estimation de la quantité de déchets qui sera produite entre le moment de la notification et l'entrée dans le port d'escale suivant (en m ³)
Résidus de cargaison ⁽²⁾ (préciser)					

⁽¹⁾ Les eaux usées peuvent être rejetées en mer conformément au règlement 11 de l'annexe IV de la convention Marpol 73/78. Si on entend effectuer un rejet en mer autorisé, il est inutile de remplir les cases correspondantes.

⁽²⁾ Il peut s'agir d'estimations.

Notes

1. Ces renseignements peuvent être utilisés à des fins de contrôle par l'État du port ainsi qu'à d'autres fins d'inspection.
2. Les États membres désigneront les organismes qui recevront des copies de la présente notification.
3. Le présent formulaire doit être rempli, sauf si le navire fait l'objet d'une exemption conformément à l'article 9 de la directive 2000/59/CE.

Je confirme que:

- les renseignements ci-dessus sont exacts et corrects, et
- que la capacité à bord est suffisante pour stocker tous les déchets produits entre le moment de la notification et le moment où est atteint le port suivant où les déchets seront déposés.

Date ...

Heure ...

Signature ...