

7 Révision de la directive 2000/59 « installations de réception portuaires » : Note d'information

PRINCIPALES DISPOSITIONS DE LA DIRECTIVE :

Dans l'objectif final de réduire les rejets en mer :

- Les ports doivent se doter d'installations de réception des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison adéquates eu égard au trafic qu'ils reçoivent ;
- Règle de principe : tous les déchets et résidus doivent être déposés, à chaque escale dans un port européen, par tous les navires de commerce quel que soit leur pavillon ;
- Des dérogations sont possibles pour les déchets d'exploitation, au cas par cas (exception – si le navire prouve qu'il a une capacité de stockage suffisante pour se rendre au port suivant) ou de manière régulière (exemption – pour les services fréquents et réguliers démontrant l'existence d'un arrangement en vue du dépôt dans un autre port) ;
- Une redevance est versée pour le dépôt des déchets d'exploitation, que le navire ait procédé ou non à un dépôt.

PROCESSUS EN COURS :

La publication d'une proposition de révision était annoncée pour fin 2016 et a donc pris du retard. En attendant la révision complète de la directive, ont toutefois été effectués :

- **L'alignement de l'annexe II** (procédure de déclaration des déchets par le navire) avec l'annexe V de Marpol, via une procédure de comitologie. La [directive 2015/2087](#) a été publiée au JO le 19 novembre 2015 (voir infomail EUR1517 du 30 novembre 2015) et mise en œuvre en droit français par voie [d'arrêté](#) (EUR1612 du 28 juillet 2016)
- L'adoption de **lignes directrices interprétatives** (Commission) et de **recommandations techniques** (EMSA). Lignes directrices et recommandations traitent des mêmes items, et visent à harmoniser les pratiques en matière de plans de réception et de délivrance d'exemptions pour les navires disposant d'une capacité de stockage suffisante. Il avait initialement été prévu de publier un seul document, mais il a été scindé en deux textes pour des raisons juridiques.

Si l'on peut s'interroger sur la pertinence du processus, et sur le travail qui a été réalisé sur un texte voué à être prochainement révisé, on peut aussi espérer que ce travail, qui a été mené en collaboration avec les parties intéressées, contribuera à de véritables avancées dans le cadre de la procédure de révision.

PRINCIPAUX SUJETS :

S'il ne semble pas nécessaire de remettre en question les objectifs et l'architecture générale de la directive actuelle, sa mise en œuvre pose de nombreuses difficultés qui doivent être résolues :

- Adéquation des installations de réception au trafic,
- Bénéfice limité des possibilités d'exception et d'exemption : critères arbitraires et/ou opaques ;
- Modalités de mise en œuvre : l'interprétation de la directive varie d'un Etat, voir d'un port à l'autre, compliquant inutilement les opérations. Une plus grande harmonisation nous semble donc nécessaire ;
- Modalités de mise en œuvre / transparence : les armateurs ne sont pas suffisamment consultés lors de l'élaboration des plans de réception, ni même informés de leur contenu. Transparence et coopération doivent être renforcées ;
- Modalités de calcul de la redevance, et traitement des navires 'verts' ;
- Modalités de mise en œuvre / contrôles : la Commission, qui est garante de la bonne application du texte, semble s'être accommodée du non-respect par les ports de certaines dispositions.