

CONCLUSIONS DU CONSEIL**du 22 décembre 2003****Une stratégie de l'Union européenne pour réduire les émissions atmosphériques des navires de mer**

(2004/C 8/03)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

1. RECONNAISSANT que la pollution atmosphérique aux niveaux local, régional et mondial constitue une des principales menaces pour la santé humaine et l'environnement;
2. RECONNAISSANT AUSSI que les émissions atmosphériques des navires de mer contribuent à l'acidification, à l'eutrophisation, à la formation de l'ozone troposphérique et des particules, ainsi qu'au changement climatique mondial et à l'appauvrissement de la couche d'ozone stratosphérique, et NOTANT que la législation internationale et la législation de l'UE ne couvrent pas suffisamment cette question;
3. RAPPELANT que, dans le contexte d'un nouveau protocole à la Convention MARPOL 73/78, l'Organisation maritime internationale a adopté en 1997 une annexe (annexe VI) fixant des règles pour la réduction de la pollution de l'air par les navires;
4. RAPPELANT que le Protocole de Kyoto indique que les Parties cherchent à limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre, en œuvrant par l'intermédiaire de l'Organisation maritime internationale (OMI);
5. RAPPELANT le Programme «Air pur pour l'Europe» (CAFE), qui a été établi en vue d'élaborer une stratégie thématique sur les principales sources de pollution de l'air;
6. RAPPELANT les objectifs du sixième programme d'action pour l'environnement et, entre autres, le respect de niveaux de qualité de l'air ne présentant pas de danger pour la santé humaine et l'environnement et la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports, notamment en identifiant et en prenant des mesures spécifiques concernant les transports maritimes si aucune action de cette nature n'est décidée au sein de l'Organisation maritime internationale d'ici à 2003;
7. NOTE que la Commission mène activement ses travaux consacrés à des mesures destinées à promouvoir le transfert modal, compte tenu des incidences respectives des différents modes de transport, et DEMANDE que la performance environnementale de tous les modes de transport soit améliorée;
8. CONSIDÉRANT que les directives 1999/30/CE et 2002/3/CE prescrivent l'établissement de plans ou de programmes afin d'assurer le respect des valeurs limites fixées pour le SO₂, le NO₂, les PM₁₀ et l'ozone dans l'air ambiant, dans le ou les délais fixés;
9. CONSIDÉRANT que la directive 2001/81/CE fixant des plafonds d'émission nationaux pour certains polluants atmosphériques engage la Commission à détailler un programme de mesures qui pourraient être prises au niveau international et au niveau communautaire, selon le cas, pour réduire les émissions provenant du trafic maritime international;
10. SE FÉLICITE de la proposition de la Commission en vue d'une stratégie visant à réduire les émissions atmosphériques des navires de mer afin de protéger la santé humaine et l'environnement, et SOULIGNE que cette stratégie doit jouer un rôle moteur pour les politiques à long terme dans ce domaine établies aux niveaux international, régional et local;
11. SOULIGNE qu'il est important de promouvoir des actions internationales afin de faire face efficacement aux problèmes environnementaux provoqués par les émissions des navires de mer, quel que soit leur pavillon, à l'échelle mondiale; ESTIME donc que des solutions internationales devraient être recherchées en collaboration étroite avec les grandes nations maritimes au sein de l'OMI et que, dans ce contexte, l'adoption de l'annexe VI de la Convention MARPOL représente une étape déterminante; INVITE INSTAMMENT les États membres de l'UE qui n'ont pas encore ratifié cet instrument international important à le faire aussi vite que possible afin qu'il puisse entrer en vigueur;
12. CONSIDÈRE qu'il est essentiel que les positions des États membres de l'UE soient davantage prises en considération dans les négociations menées au sein de l'OMI, en particulier pour ENCOURAGER, dans le cadre de la révision de l'annexe VI de la Convention MARPOL de l'OMI, l'adoption de mesures plus ambitieuses en vue de limiter encore la teneur maximale en soufre fixée au niveau mondial pour le fioul lourd consommé par les navires et de rendre plus strictes les normes d'émission de dioxyde d'azote pour les moteurs utilisés dans les navires;
13. INVITE À PROMOUVOIR, dans le cadre de la révision de la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) de l'OMI, la mise hors service avant 2008 des systèmes de lutte contre les incendies contenant des halons qui sont installés à bord des navires construits avant 1994 et PREND ACTE de l'intention de la Commission d'étudier l'utilisation des halons sur les navires marchands existants effectuant des voyages dans les eaux communautaires;

14. SOUTIENT l'élaboration d'une stratégie de l'OMI pour limiter les émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des navires, y compris un plan de travail, à l'horizon 2005; SOULIGNE qu'il est nécessaire d'améliorer les méthodes d'évaluation et de déclaration des émissions des navires et INVITE INSTAMMENT les États membres et la Commission à coopérer au sein de l'OMI pour faire en sorte que les méthodes soient améliorées et que la stratégie de lutte contre les GES de l'OMI soit concrète et ambitieuse; SOULIGNE l'importance d'une collaboration plus étroite entre les experts de la CCNUCC, de l'OMI et du GIEC;
15. RECONNAÎT que l'avancement des travaux au sein de l'OMI dépend des contributions de ses États membres et INVITE donc INSTAMMENT les États membres de l'UE à faire des propositions concrètes visant à rendre plus strictes les normes relatives aux NO_x en application de l'annexe VI de la Convention MARPOL, et concernant les différents aspects de la stratégie de lutte contre les GES de l'OMI;
16. RECONNAÎT la nécessité que l'UE envisage des mesures spécifiques pour réduire les émissions de NO_x et de GES provenant des transports maritimes; INVITE la Commission à élaborer une proposition visant à rendre plus strictes les normes relatives aux NO_x d'ici la fin de 2006, si l'OMI n'a pas fait de proposition dans ce sens à cette date; et INVITE également la Commission à faire rapport sur des mesures éventuelles concernant les émissions de GES provenant des navires, en 2005;
17. RECONNAÎT que tous les problèmes environnementaux ne reçoivent pas l'attention qui convient au niveau international et que, en particulier, la contribution des navires de mer à la concentration des particules, de l'ozone et de ses précurseurs dans l'air ambiant doit continuer à être examinée, et INVITE donc la Commission à inclure ces questions dans le cadre du programme CAFE, en veillant à ce que toutes les sources d'émission soient prises en considération par le biais d'un modèle d'évaluation intégré tenant compte des coûts et bénéfices des mesures de réduction possibles;
18. SOULIGNE la nécessité d'encourager la mise au point et l'utilisation de technologies de réduction des émissions ainsi que l'utilisation d'instruments fondés sur la logique de marché, qui peuvent contribuer considérablement à la réduction des émissions, et DEMANDE donc à la Commission de poursuivre les travaux sur ces questions et d'élaborer le cas échéant des propositions en la matière;
19. INSISTE AUSSI sur la nécessité de prendre en considération l'échelle géographique des problèmes de pollution de l'air liés aux navires de mer lorsqu'il s'agit de déterminer les mesures les plus appropriées qu'il convient d'adopter au niveau adéquat tout en tenant pleinement compte du principe de subsidiarité et de proportionnalité;
20. RAPPELANT que la législation communautaire sur la teneur en soufre des combustibles à usage maritime déjà en vigueur ne porte que sur les gazoles, RECONNAÎT la nécessité d'actualiser la législation existante sur la teneur en soufre des combustibles liquides pour prendre en compte les combustibles à usage maritime dans le but d'apporter des solutions d'un rapport coût/efficacité satisfaisant aux problèmes de l'UE en matière d'acidification et de qualité de l'air; SE FÉLICITE de l'examen de la proposition de la Commission visant à modifier la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles à usage maritime, auquel il procède actuellement avec le Parlement européen, et CONVIENT d'accélérer les progrès sur ce dossier;
21. SOUSCRIT à la proposition de la Commission de continuer à évaluer le rapport coût/efficacité de mesures de réglementation des émissions de composés organiques volatils durant le chargement des navires comparativement à celui des mesures relatives au chargement des bateaux de la navigation intérieure déjà rendues obligatoires par la directive 94/63/CE (20 décembre 1994);
22. ACCUEILLE FAVORABLEMENT la décision d'associer des représentants des pays adhérents et candidats aux consultations sur la stratégie, y compris sur la proposition parallèle visant à modifier la directive 1999/32/CE sur la teneur en soufre des combustibles à usage maritime.