




Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure 2003/0037(COD) codécision) Directive	Procédure terminée
Pollution causée par les navires et introduction de sanctions en cas d'infractions Modification 2008/0055(COD)	
Sujet 3.20.03.01 Sécurité maritime 3.20.15.06 Coopération et accords de transport maritime ou fluvial 3.70.05 Pollution marine et côtière, pollution par les navires et les hydrocarbures 3.70.16 Droit et environnement, responsabilité pénale	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme	PPE-DE WORTMANN-KOOL Corien	28/07/2004
	Commission au fond précédente	PPE-DE PEX Peter	07/07/2003
	RETT Politique régionale, transports et tourisme		
	Commission pour avis précédente	PPE-DE GROSSETÊTE Françoise	19/03/2003
Conseil de l'Union européenne	ENVI Environnement, santé publique, politique des consommateurs (Commission associée)		20/03/2003
	LIBE Libertés et droits des citoyens, justice, affaires intérieures	GUE/NGL DI LELLO FINUOLI Giuseppe	
	JURI Juridique et marché intérieur		
Commission européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Affaires économiques et financières ECOFIN	2672	12/07/2005
	Justice et affaires intérieures(JAI)	2626	02/12/2004
	Transports, télécommunications et énergie	2607	07/10/2004
	Education, jeunesse, culture et sport	2589	10/06/2004
	Transports, télécommunications et énergie	2499	27/03/2003
	DG de la Commission	Commissaire	
	Energie et transports		

Evénements clés			
05/03/2003	Publication de la proposition législative	COM(2003)0092	Résumé
27/03/2003	Débat au Conseil	2499	
27/03/2003	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
04/11/2003	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
04/11/2003	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A5-0388/2003	
12/01/2004	Débat en plénière		
13/01/2004	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0009/2004	Résumé
07/10/2004	Publication de la position du Conseil	11964/3/2004	Résumé
28/10/2004	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
02/12/2004	Débat au Conseil	2626	
19/01/2005	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
01/02/2005	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A6-0015/2005	
22/02/2005	Débat en plénière		
23/02/2005	Résultat du vote au parlement		
23/02/2005	Décision du Parlement, 2ème lecture	T6-0040/2005	Résumé
12/07/2005	Approbation de l'acte par le Conseil, 2ème lecture		
07/09/2005	Signature de l'acte final		
07/09/2005	Fin de la procédure au Parlement		
30/09/2005	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de procédure	2003/0037(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Modification 2008/0055(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2; Règlement du Parlement EP 57
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/6/24150

Portail de documentation				
Document annexé à la procédure		COM(2002)0681	03/12/2002	EC

Document de base législatif	COM(2003)0092	05/03/2003	EC	Résumé
Comité économique et social: avis, rapport	CES0755/2003 JO C 220 16.09.2003, p. 0072-0076	19/06/2003	ESC	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A5-0388/2003	04/11/2003	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T5-0009/2004 JO C 092 16.04.2004, p. 0019-0077 E	13/01/2004	EP	Résumé
Document annexé à la procédure	12722/1/2004	07/10/2004	CSL	
Position du Conseil	11964/3/2004 JO C 025 01.02.2005, p. 0029-0040 E	07/10/2004	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	COM(2004)0676	12/10/2004	EC	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture	A6-0015/2005	01/02/2005	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture	T6-0040/2005 JO C 304 01.12.2005, p. 0138-0190 E	23/02/2005	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2005)1076/2	31/03/2005	EC	
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(2005)0216	18/05/2005	EC	Résumé
Projet d'acte final	03623/2005	07/09/2005	CSL	

Informations complémentaires

Commission européenne

[EUR-Lex](#)

Acte final

[Directive 2005/35](#)

[JO L 255 30.09.2005, p. 0011-0021](#) Résumé

[Rectificatif à l'acte final 32005L0035R\(01\)](#)

[JO L 033 04.02.2006, p. 0087](#) Résumé

[Rectificatif à l'acte final 32005L0035R\(02\)](#)

[JO L 105 13.04.2006, p. 0065](#) Résumé

Pollution causée par les navires et introduction de sanctions en cas d'infractions

OBJECTIF : assurer la sécurité du transport maritime et lutter contre la pollution des mers en imposant des sanctions pénales pour les navires pollueurs. CONTENU : la proposition de directive répond à la demande exprimée par le Conseil européen tenu à Copenhague le 13 décembre 2002 de prendre de nouvelles mesures spécifiques concernant la responsabilité en matière de pollution par les navires et les sanctions correspondantes. Elle témoigne d'un nouvel effort de la Commission pour tenter de mettre un terme aux milliers de rejets délibérés de déchets et de résidus de cargaison des navires dans les mers qui entourent l'Europe. La proposition prévoit que les infractions liées à une pollution causée par les navires, lorsqu'elles sont commises intentionnellement ou par négligence grave, fassent l'objet de sanctions, notamment pénales. La directive proposée porte sur la pollution engendrée par n'importe quel navire, pétrolier ou non, et outre la pollution par les hydrocarbures, concerne également les rejets illégaux de substances liquides nocives (substances chimiques). Cette proposition comprend deux mesures distinctes, mais d'égale importance : - premièrement, elle introduit dans le droit communautaire les règles internationales applicables en matière de rejets polluants provenant des navires et réglemente l'application de ces règles en détail. La partie correspondante de la proposition comprend certaines dispositions nouvelles importantes, notamment l'inclusion des infractions qui ont eu lieu en haute mer (zones maritimes en dehors de la juridiction de tout État); - deuxièmement, la directive proposée établit que les infractions aux règles en matière de rejets seront des infractions pénales et fournit des indications sur la nature des sanctions à infliger. Des sanctions s'appliqueront à

la société de classification et à toute personne, y compris le capitaine, le propriétaire, l'exploitant et l'affrèteur d'un navire, reconnue coupable d'avoir causé ou contribué à causer une pollution illégale, intentionnellement ou par négligence grave. Dans les cas les plus graves, les sanctions pourront aller jusqu'à des peines d'emprisonnement. Ces deux mesures comblent des vides juridiques importants, car actuellement les rejets provenant de navires ne sont pas suffisamment réglementés par le droit communautaire, et le droit maritime existant n'est pas assez dissuasif pour éviter des pratiques dangereuses de la part de ceux qui sont impliqués dans le transport maritime de substances polluantes.?

Pollution causée par les navires et introduction de sanctions en cas d'infractions

La commission a adopté le rapport de M. Peter PEX (PPE-DE, NL), qui modifie la proposition en 1ère lecture de la procédure de codécision : - il convient de spécifier que l'un des objectifs de la directive est de responsabiliser chaque intervenant dans le transport maritime; - il faut spécifier que la directive s'applique aux navires battant pavillon d'un État membre quel que soit l'endroit où ils se trouvent et où le rejet a été effectué; - si l'autorité (portuaire) compétente est jugée responsable d'un rejet illégal en mer par un navire, par exemple parce qu'elle aura refusé à un navire en détresse l'accès à un port ou à un mouillage sûr, elle devrait faire l'objet de sanctions; - la Commission européenne doit veiller à l'application rigoureuse dans les États membres des directives et règlements en matière de sécurité maritime; - pour garantir une surveillance optimale et, surtout, uniforme en haute mer et, partant, une mise en oeuvre efficace de la directive, la Commission devrait présenter, six mois au plus tard après l'entrée en vigueur de la directive, une proposition relative à la création d'un corps de garde-côtes européens chargé d'effectuer à l'improviste des contrôles efficaces en haute mer; - à terme, la Commission doit étudier s'il convient d'étendre le champ d'application de la directive notamment aux substances nocives solides; - les États membres doivent disposer d'une période de 12 mois (au lieu de 6 mois comme le propose la Commission) pour la transposition de la directive. Enfin, un amendement vise à ce que la directive dispose clairement qu'il ne peut en aucune manière être porté atteinte aux droits des suspects, dont la culpabilité n'est pas encore prouvée. Les députés, conscients de la façon dont le capitaine du pétrolier "Prestige" a été traité par les autorités espagnoles, souhaitent éviter que les autorités ne criminalisent injustement les actes commis par des suspects pour détourner ainsi l'attention de leur propre responsabilité.?

Pollution causée par les navires et introduction de sanctions en cas d'infractions

En adoptant le rapport de M. Peter PEX (PPE/DE, NL), le Parlement européen a approuvé la proposition sous réserve d'un grand nombre d'amendements qui visent à rendre les règles proposées encore plus strictes. Le Parlement souhaite préciser que le but de la directive est d'assurer que chaque personne responsable de rejets illégaux fait l'objet de sanctions appropriées, notamment pénales. Les sanctions seront donc applicables à toute personne, y compris l'armateur, le propriétaire, l'affrèteur ou le propriétaire de la cargaison d'un bateau et même la société de classification qui auront causé ou contribué à une pollution illégale intentionnellement ou en raison d'une grave négligence. Il est toutefois spécifié que les suspects d'infractions de pollution ont droit à ce que leur affaire soit examinée de façon équitable et indépendante et que les sanctions infligées doivent être proportionnées au fait délictueux. La directive doit donc respecter pleinement la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne et ses dispositions en matière de procédure judiciaire. Dans le cas de navires battant pavillon d'un État membre, la présente directive devrait s'appliquer quel que soit l'endroit où le rejet a été effectué. Les députés demandent la création d'un corps de garde-côtes européens dont la mission consisterait notamment à effectuer à l'improviste des contrôles efficaces en haute mer. La Commission est invitée à présenter, au plus tard six mois après l'entrée en vigueur de la directive, une proposition en vue de la création d'un tel corps. Le Parlement souhaite également que l'Agence de sécurité maritime européenne joue un rôle de coordination en ce qui concerne le renforcement de la directive et que l'AESM crée une banque de données électronique, accessible au public, sur les rejets illégaux et sur les navires qui ne se conforment pas à la directive. Les États membres devraient veiller à ce que les rejets illégaux de substances polluantes, et la participation, fût-ce par omission, et l'incitation à ces rejets ainsi que les manipulations techniques opérées sur les navires pour permettre des rejets illégaux soient considérés comme des infractions pénales lorsqu'ils sont commis. D'autres amendements visent la définition d'un calendrier pour l'installation d'équipements de bord qui permette le suivi afin de veiller à ce que les objectifs de la directive soient atteints: 1er juillet 2005 - Navires de plus de 3 000 TJB transportant des cargaisons dangereuses ; 1er juillet 2006 - Tous les autres navires de plus de 20 000 TJB ; 1er juillet 2007 - Tous les autres navires de plus de 10 000 TJB ; 1er janvier 2008 - Tous les autres navires de plus de 3 000 TJB. Pour lutter contre les pollutions volontaires, l'UE devrait s'engager, par le biais d'un plan européen, à installer les infrastructures nécessaires au dégazage et au nettoyage des bateaux dans tous les ports communautaires, ces derniers devant être en mesure de parer simultanément à plusieurs difficultés majeures. En outre, pour que tous les ports communautaires disposent d'installations de réception suffisantes pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaisons, la directive 2000/59/CE sur les installations de réception portuaires devrait être mise en oeuvre dans sa totalité sans plus de retard. Enfin, pour que des sanctions pénales contre les pollutions volontaires soient effectives, les autorités de contrôle de l'État du port doivent tenir des registres des hydrocarbures; il est donc nécessaire que chaque État membre mette en place une législation sévère contre toute lacune dans la tenue de ces registres et toute inscription dont l'authenticité ne serait pas établie, afin de prévenir les dégazages sauvages à l'origine de l'essentiel des pollutions maritimes.?

Pollution causée par les navires et introduction de sanctions en cas d'infractions

Le Conseil a adopté sa position commune, les délégations grecque et maltaise votant contre le projet de directive. Le texte vise à permettre à la Communauté de faire usage de ses droits au titre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) tout en se conformant dans une large mesure aux obligations fixées par l'actuelle convention MARPOL.

Le principe fondamental du projet de directive est que tous les rejets de substances polluantes sont considérés comme des infractions s'ils ont été commis intentionnellement, par imprudence ou à la suite d'une négligence grave. Les États membres sont autorisés à prendre les mesures nécessaires pour que ces infractions donnent lieu à des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives qui peuvent inclure des sanctions pénales ou administratives. Les exceptions prévues sont en conformité avec la convention MARPOL, par exemple le cas où le rejet est fait en vue de sauver des vies ou le navire lui-même.

En ce qui concerne le cas particulier d'un rejet dû à un accident, la règle générale s'applique: si le rejet survient dans les eaux intérieures ou la mer territoriale d'un État membre, il est considéré comme une infraction pour toutes les personnes, s'il a été commis intentionnellement, par imprudence ou à la suite d'une négligence grave. Si, par contre, le rejet se produit en dehors des eaux intérieures et des mers territoriales,

l'exception en la matière prévue par la convention MARPOL s'applique au propriétaire du navire, au capitaine et à l'équipage lorsqu'il agit sous la responsabilité du capitaine.

Le troisième élément important du texte de compromis est celui qui permet à un État côtier de prendre des mesures d'exécution en ce qui concerne les navires en transit en cas de rejet dans la zone économique exclusive, en vertu de la convention CNUDM, (article 5, paragraphe 2). Le texte approuvé prévoit que les États membres exercent leurs droits au titre de l'article 220, paragraphe 6, de la convention CNUDM, c'est-à-dire s'il y a preuve manifeste d'un rejet causant des dommages importants. Dans ce cas, l'État membre concerné soumet la question à ses autorités compétentes en vue d'intenter une action et notamment d'ordonner l'immobilisation du navire conformément à son droit interne.

Étant donné que l'approche suivie par le Conseil est très différente par rapport au texte initialement proposé, comme il est indiqué plus haut, il n'a pas été possible de tenir compte dans la position commune de la majeure partie des amendements proposés par le Parlement européen en première lecture.

- l'idée de créer un corps de garde-côtes européens ne figurait pas dans la proposition initiale de la Commission. Bien que le Conseil estime important d'examiner les moyens de renforcer la protection du littoral européen, il ne souhaite pas préjuger toute initiative de la Commission à cette fin, conduisant éventuellement à l'élaboration d'un acte législatif séparé ;

- le Conseil partage les préoccupations du Parlement européen concernant la mise en œuvre de la législation communautaire sur la sécurité maritime. Il estime cependant que l'application des actes législatifs existants, comme la directive 2000/59/CE sur les installations de réception portuaires, relève de la compétence des États membres et que son suivi est l'une des tâches incombant à la Commission en vertu du traité ;

- l'objectif de la directive étant de qualifier clairement les rejets de substances polluantes par les navires d'infractions en vertu du droit communautaire, le Conseil estime que les autres dispositions techniques concernant les équipements de bord permettant un suivi ou les registres des hydrocarbures vont au-delà du champ d'application de la proposition ;

- En ce qui concerne le champ d'application de la directive, le Conseil juge approprié de traiter sur un pied d'égalité tous les navires, quel que soit leur pavillon, dans une zone maritime donnée, en vue d'éviter une situation désavantageuse pour les navires battant pavillon d'un État membre.

Pollution causée par les navires et introduction de sanctions en cas d'infractions

La Commission note que le Conseil n'a pas souhaité rendre obligatoire l'instauration d'un régime de sanctions de nature pénale à l'égard des rejets illicites en mer de substances polluantes. A cet égard, la Commission a exprimé dans sa déclaration au Conseil Transports ses regrets quant au niveau d'ambition atteint par la position commune. Ce point étant mis à part, la Commission reconnaît que la position commune ne modifie ni les objectifs ni l'esprit de sa proposition, et peut donc lui accorder son soutien. Ce soutien se justifie plus particulièrement dans un souci de voir la procédure de codécision se poursuivre et permettre l'adoption de cette directive dans les meilleurs délais.

Pollution causée par les navires et introduction de sanctions en cas d'infractions

La commission a adopté le rapport de Mme Corien WORTMANN-KOOL (PPE-DE, NL), modifiant la position commune du Conseil en deuxième lecture:

- le libellé de la proposition initiale de la Commission concernant les objectifs de la proposition, supprimé par le Conseil, doit être réintroduit (introduction dans le droit communautaire de normes internationales et établissement de «sanctions pénales»);

- alors que le texte du Conseil déclare que les rejets de substances polluantes par des navires doivent être considérés comme des «infractions» s'ils ont été commis intentionnellement, téméairement ou à la suite d'une négligence «grave», la commission en est revenue au libellé de certaines parties de la proposition de la Commission, reflétant de la sorte la position du Parlement en première lecture. Elle propose dès lors que lesdits rejets soient considérés comme des «infractions pénales» s'ils ont été commis intentionnellement, téméairement ou à la suite d'une négligence «grave»;

- le texte de la Commission (tel qu'il a été modifié par le Parlement en première lecture) donnant des lignes directrices en ce qui concerne les sanctions à infliger devrait être réintroduit. Les députés européens avancent que le texte souligne clairement que quiconque faisant partie de la chaîne logistique (c'est-à-dire non seulement le propriétaire du navire, mais aussi le propriétaire de la cargaison, la société de classification voire l'autorité portuaire compétente) peut être poursuivi;

- le rôle de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) doit être renforcé: elle assiste les États membres dans le dépistage des dégazages illégaux en mettant à disposition un contrôle et une surveillance par satellite, et procède à des audits dans les États membres;

- pour terminer, la Commission doit réaliser une étude de faisabilité en vue de la création d'un corps de garde-côtes européens.

Pollution causée par les navires et introduction de sanctions en cas d'infractions

En adoptant le rapport de Mme Corien WORTMANN-KOOL (PPE-DE, NL), le Parlement a approuvé la proposition de directive et demandé des sanctions européennes strictes pour punir les pollutions illégales dans les eaux communautaires. Cette proposition a fait l'objet d'un accord au cours d'un trilogue informel. Jusqu'alors, le Conseil n'acceptait pas les propositions du Parlement au motif que les sanctions pénales relevaient de la compétence des États membres.

Les amendements de compromis négociés avec le Conseil précisent que la directive a pour objet d'incorporer dans le droit communautaire les normes internationales relatives à la pollution causée par les navires et de faire en sorte que les personnes responsables de rejets fassent l'objet de sanctions appropriées. Cette directive sera complétée par des règles plus détaillées sur les infractions pénales et sur les sanctions applicables afin de renforcer le cadre légal de lutte contre la pollution maritime. Ces infractions seront considérées comme des délits par la décision-cadre JAI du Conseil qui complètera la directive.

Un autre succès pour la délégation du Parlement est l'accord sur la création d'un service européen de garde-côtes, proposition à laquelle plusieurs États membres étaient opposés. Dans ce contexte, la Commission devra procéder à une étude faisabilité sur les coûts et bénéfices de la mise en place d'un corps de garde-côtes européens chargés de prévenir la pollution et d'y apporter une réponse. L'étude de la Commission sera suivie, le cas échéant, d'une proposition de création d'un corps de garde-côtes européens.

Un amendement de compromis a été adopté pour charger l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) d'un certain nombre de tâches au regard de cette nouvelle directive. L'AESM devra travailler en étroite collaboration avec les États membres pour développer des solutions techniques et fournir une assistance à la mise en oeuvre de la directive et à des actions comme le pistage des rejets par repérage et surveillance par satellite. L'Agence assistera la Commission, y compris par des visites dans les États membres si nécessaire.

Pollution causée par les navires et introduction de sanctions en cas d'infractions

La Commission accepte en totalité les 16 amendements, tels que négociés à l'occasion des réunions de trilogue auxquelles elle a participé.

La Commission note que le Parlement européen et le Conseil n'ont pas souhaité rendre obligatoire, au titre de cette directive, l'instauration d'un régime de sanctions de nature pénale à l'égard des rejets illicites en mer de substances polluantes. A cet égard, la Commission exprime dans sa déclaration ses regrets quant au niveau d'ambition atteint par la future directive.

La Commission réaffirme également sa détermination à continuer à aider les États membres dans leurs efforts en vue de coordonner leurs positions dans le cadre des travaux du groupe de travail inter-sessionnel FIPOL sur la révision du système international d'indemnisation pour les

dommages dus à la pollution par les hydrocarbures .

Ces points étant mis à part, la Commission reconnaît que le résultat atteint ne modifie ni les objectifs ni l'esprit de sa proposition, et peut donc lui accorder son soutien.

Pollution causée par les navires et introduction de sanctions en cas d'infractions

OBJECTIF : améliorer la sécurité maritime et renforcer la protection de l'environnement marin contre la pollution par les navires.

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions.

CONTENU : le Conseil a adopté la directive à la majorité qualifiée. Les délégations grecque et maltaise ont voté contre et la délégation chypriote s'est abstenue.

Cette directive a pour objet d'incorporer dans le droit communautaire les normes internationales relatives à la pollution causée par les navires et de faire en sorte que les personnes responsables de rejets fassent l'objet de sanctions appropriées. Elle ne fait pas obstacle à l'adoption par les États membres de mesures plus strictes, conformes au droit international, contre la pollution causée par les navires.

Le principe fondamental de la directive est que tous les rejets de substances polluantes sont considérés comme des infractions s'ils sont commis intentionnellement, par imprudence ou à la suite d'une négligence grave. Cet acte législatif prévoit donc des mesures qui visent à

assurer un lien entre la responsabilité de chaque partie concernée par le transport de marchandises polluantes par mer et l'exposition des parties à des sanctions. Par conséquent, les États membres prennent les mesures nécessaires pour veiller à ce que les infractions fassent l'objet de sanctions effectives, dissuasives et proportionnées qui peuvent inclure des sanctions pénales ou administratives.

La directive s'applique aux rejets de substances polluantes provenant de tout type de navire, quel que soit son pavillon, 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 et affectés, au moment considéré, exclusivement à un service public non commercial.

Tous les trois ans, chaque État membre transmettra un rapport à la Commission pour l'informer de l'application de la directive par les autorités compétentes. Sur la base de ces rapports, la Commission étudiera s'il convient d'étendre le champ d'application de la directive ou de la réviser et soumettra un rapport communautaire au Parlement européen et au Conseil.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 01/10/2005.

TRANSPOSITION : 01/03/2007.

Pollution causée par les navires et introduction de sanctions en cas d'infractions

OBJECTIF : Rectificatif à la directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions (directive publiée initialement au Journal officiel de l'Union européenne» L 255 du 30 septembre 2005).

La directive a pour objet d'incorporer dans le droit communautaire les normes internationales relatives à la pollution causée par les navires et de faire en sorte que les personnes responsables de rejets fassent l'objet de sanctions appropriées (pour les détails, se reporter au résumé de l'acte législatif définitif).

Le rectificatif concerne la date de mise en œuvre de la directive : 1^{er} avril 2007 (au lieu du 1^{er} mars 2007).

Pollution causée par les navires et introduction de sanctions en cas d'infractions

OBJECTIF : Rectificatif à la directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions (directive publiée initialement au Journal officiel de l'Union européenne» L 255 du 30 septembre 2005).

La directive a pour objet d'incorporer dans le droit communautaire les normes internationales relatives à la pollution causée par les navires et de faire en sorte que les personnes responsables de rejets fassent l'objet de sanctions appropriées (pour les détails, se reporter au résumé de l'acte législatif définitif).

Le rectificatif concerne l'article 4 de la directive sur les infractions : la directive prévoit que les États membres veillent à ce que les rejets par des navires de substances polluantes dans l'une des zones visées à la directive, soient considérés comme des infractions s'ils ont été commis intentionnellement, téméairement ou à la suite d'une négligence grave. Ces infractions sont considérées comme des « infractions pénales » (à la place de « délits ») par la décision-cadre 2005/667/JAI, qui complète la présente directive, et dans les circonstances prévues par cette décision.