








Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	2023/0171(COD) En attente de la signature de l'acte
Pollution causée par les navires et introduction de sanctions Modification Directive 2005/35 2003/0037(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	 MARINESCU Marian-Jean Rapporteur(e) fictif/fictive	07/07/2023
		 CERDAS Sara	
		 RASMUSSEN Bergur Løkke	
		 PAULUS Jutta	
		 FIDANZA Carlo	
		 CHAIBI Leila	
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	BUDG Budgets	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	PECH Pêche		12/09/2023
		 MONTEIRO DE AGUIAR Cláudia	
	JURI Affaires juridiques	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	LIBE Libertés civiles, justice et affaires intérieures	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Conseil de l'Union européenne
Commission européenne

DG de la Commission

Commissaire

[Mobilité et transports](#)

VĂLEAN Adina-Ioana

Comité économique et social
européen
Comité européen des régions

Evénements clés			
01/06/2023	Publication de la proposition législative	COM(2023)0273	Résumé
10/07/2023	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
16/11/2023	Vote en commission, 1ère lecture		
16/11/2023	Décision de la commission parlementaire d'ouvrir des négociations interinstitutionnelles à travers d'un rapport adopté en commission		
17/11/2023	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A9-0365/2023	Résumé
20/11/2023	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 71)		
22/11/2023	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles confirmée par la plénière (Article 71)		
28/02/2024	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
04/03/2024	Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture	PE759.758 GEDA/A/(2024)001231	
10/04/2024	Décision du Parlement, 1ère lecture	T9-0202/2024	Résumé

Informations techniques	
Référence de procédure	2023/0171(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Modification Directive 2005/35 2003/0037(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
Étape de la procédure	En attente de la signature de l'acte
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/9/12155

Portail de documentation					
Document de base législatif		COM(2023)0273	01/06/2023	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SEC(2023)0209	01/06/2023	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2023)0159	01/06/2023	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2023)0164	01/06/2023	EC	
Projet de rapport de la commission		PE752.749	04/09/2023	EP	
Comité économique et social: avis, rapport		CES2154/2023	20/09/2023	ESC	
Amendements déposés en commission		PE752.942	25/09/2023	EP	
Avis de la commission	PECH	PE753.445	15/11/2023	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A9-0365/2023	17/11/2023	EP	Résumé
Lettre de Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel		GEDA/A/(2024)001231	28/02/2024	CSL	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T9-0202/2024	10/04/2024	EP	Résumé

Informations complémentaires		
Document de recherche	Briefing	13/12/2023

Pollution causée par les navires et introduction de sanctions

OBJECTIF : modifier la directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions, notamment pénales, en cas d'infractions de pollution.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

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

CONTEXTE : la directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires (directive SSP) prévoit des sanctions pour les rejets illégaux d'hydrocarbures et de substances liquides nocives en mer par les navires. Par illégal, on entend tout ce qui n'est pas conforme aux normes MARPOL (Convention pour la prévention de la pollution par les navires).

La directive a contribué avec succès à l'incorporation des règles internationales relatives à la pollution causée par les navires dans le droit de l'Union et a amélioré la détection d'une éventuelle pollution causée par les navires. En particulier, la directive a été à l'origine de la création du service CleanSeaNet, un système de surveillance des hydrocarbures à l'échelle de l'UE par satellite, hébergé par l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM). Cependant, les auteurs de rejets illégaux de substances polluantes ne sont pas toujours identifiés et donc rarement sanctionnés.

Un certain nombre de questions ont été identifiées comme problématiques: i) le champ d'application actuel de la directive ne couvre pas toutes les substances polluantes pertinentes du régime international, par exemple les rejets d'ordures ou d'eaux usées; ii) l'échange d'informations et/ou l'expertise nécessaire pour détecter, vérifier et sanctionner efficacement la pollution causée par les navires ne sont pas uniformes dans l'UE et sont généralement insuffisants; iii) les sanctions actuellement appliquées dans l'UE pour la pollution causée par les navires ont un effet dissuasif déséquilibré; iv) les rapports actuels des États membres sont incomplets et entraînent un manque d'informations sur la pollution causée par les navires et sur les sanctions correspondantes dans l'UE au fil du temps.

L'amélioration de la directive pour résoudre ce problème transfrontalier présente un intérêt évident pour l'Union. Cette initiative fait partie d'un ensemble de mesures visant à moderniser les règles de l'UE en matière de sécurité maritime.

CONTENU : la directive proposée vise à prévenir tout type de rejets illégaux dans les mers européennes, ce qui est essentiel pour réduire l'impact environnemental des activités de transport maritime et préserver l'écosystème marin. Pour y parvenir, il faut que les rejets illégaux soient détectés, que les infractions soient poursuivies et que les auteurs d'activités illégales soient sanctionnés.

Pour ce faire, la proposition :

- aligne les règles de l'UE sur les réglementations internationales et étend le champ d'application à un plus grand nombre de substances polluantes. Outre les rejets illégaux d'hydrocarbures et de substances liquides nocives, qui étaient couverts par les règles existantes, la Commission propose d'inclure également les rejets de substances nocives transportées en colis, les eaux usées, les ordures, ainsi que les

eaux de rejet et les résidus provenant des systèmes de nettoyage des gaz d'échappement (épurateurs);

- optimise CleanSeaNet - la base de données de surveillance et de partage d'informations de l'AESM - et prévoit des obligations de partage d'informations et de suivi par les autorités nationales chargées de la détection et de la vérification des pollutions potentielles. Le système amélioré facilitera l'application rapide de la législation ainsi que la coopération entre les États membres en cas d'incidents transfrontaliers de pollution causée par des navires;

- établit un cadre juridique renforcé pour les sanctions et leur application, permettant aux autorités nationales de prendre des mesures adéquates en cas de rejet illégal et d'imposer des sanctions, telles que des amendes. La proposition présente des critères minimaux pour l'application effective des sanctions administratives, tels que la gravité du rejet, son impact sur l'environnement ou la solidité financière de l'entité responsable;

- garantit la simplification et l'efficacité des rapports sur les incidents de pollution causés par les navires et les activités de suivi.

Implications budgétaires

Le coût net actuel de la proposition s'élève à 125,8-134,7 millions d'euros pour la période 2025-2050.

Pollution causée par les navires et introduction de sanctions

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Marian-Jean MARINESCU (PPE, RO) sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions, notamment pénales, en cas d'infractions de pollution.

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 comme suit:

Exceptions

Un rejet de substances polluantes dans l'une des zones visées par la directive ne devrait pas être considéré comme une infraction si le rejet a été immédiatement signalé aux autorités après sa survenance. En outre, les députés ont déclaré que la compagnie, le capitaine ou l'équipage devraient fournir, à la demande des autorités compétentes, des preuves documentaires ou des registres détaillant les précautions prises pour prévenir ou minimiser le rejet.

Accès aisé aux textes complets et actualisés des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI)

Les députés souhaitent assurer que toutes les parties intéressées aient facilement accès aux textes complets et mis à jour des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI). Si, dans un délai d'un an à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative, l'OMI n'a pas publié le texte intégral de toutes ses conventions, y compris Marpol 73/78 et ses annexes connexes, sur son site internet, accessible gratuitement aux utilisateurs, la Commission devrait adopter, dans un délai de trois mois, un acte délégué modifiant la directive, en ajoutant une nouvelle annexe contenant le texte intégral de Marpol 73/78 et de ses annexes visées dans la directive.

Sanctions

S'il est prouvé que le capitaine ou, s'il n'agit pas sous la responsabilité du capitaine, l'équipage est responsable de la commission de l'infraction en cause, les États membres devraient veiller à ce que des sanctions soient infligées à ces personnes conformément aux dispositions de la présente directive. Toutefois, si le capitaine ou l'équipage responsable de la commission de l'infraction en question ne peut plus être retrouvé ou n'a pas les moyens de payer le montant total de la sanction, la compagnie devrait rester responsable, en dernier ressort, du paiement du montant total ou du solde de la pénalité.

Le rapport propose que les États membres veillent à ce que les autorités compétentes, lorsqu'elles déterminent et appliquent le type et le niveau de sanction administrative à une personne physique ou morale qu'elles jugent responsable d'une infraction, tiennent compte de toutes les circonstances pertinentes de l'infraction, notamment de l'étendue des dommages causés par le rejet à la vie marine, y compris aux populations de poissons, et de l'impact ultérieur sur les activités de pêche et les communautés côtières.

Les États membres ne devraient pas fixer ou appliquer de «sanctions administratives maximales» ou de «sanctions administratives minimales» pour les infractions à la présente directive qui seraient trop faibles pour garantir le caractère dissuasif, la proportionnalité et l'efficacité de ces sanctions.

Vérifications

Afin de clarifier et d'augmenter le niveau de vérification, les députés proposent que les États membres analysent en profondeur 100% des signalements reçus de CleanSeaNet chaque année et qu'ils effectuent des vérifications sur place d'au moins 50% de ces signalements (par opposition aux 10% proposés par la Commission).

Pour éviter des vérifications sur place manifestement inutiles, les fausses alertes manifestes, si elles sont révélées lors de l'analyse de l'imagerie, pourraient être soustraites de cet objectif. Les autorités responsables devraient procéder à des vérifications sur place aussi rapidement que possible, afin d'éviter qu'un rejet illégal ne se disperse et ne devienne ainsi indétectable au moment de l'arrivée sur place.

Rapports

Afin de pouvoir s'attaquer plus efficacement au problème de la pollution des conteneurs maritimes au niveau européen, les nouvelles obligations de notification à l'OMI au titre du chapitre 5 de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) ne doivent pas rester limitées au niveau de l'OMI. Les États membres devraient également faire rapport sur cette question à la Commission européenne et à l'AESM sur une base annuelle.

Pollution causée par les navires et introduction de sanctions

Le Parlement européen a adopté par 583 voix pour, 27 contre et 12 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions, notamment pénales, en cas d'infractions de pollution.

La position du Parlement européen arrêtée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit:

Objet

La directive proposée a pour objet d'incorporer dans le droit de l'Union les normes internationales relatives à la pollution causée par les navires et de faire en sorte que toute compagnie ou toute autre personne physique ou morale responsable de rejets illégaux de substances polluantes fasse l'objet de sanctions administratives dissuasives, efficaces et proportionnées, dans le but d'améliorer la sécurité maritime et de renforcer la protection de l'environnement marin contre la pollution par les navires.

Chaque État membre devra prendre toutes les mesures nécessaires pour que toute compagnie ou autre personne physique ou morale ayant commis une infraction soit tenue pour responsable.

Mesures d'exécution en ce qui concerne les navires dans un port d'un État membre

Si des irrégularités ou des informations amènent à soupçonner un navire qui est volontairement dans un port ou à un terminal en mer d'un État membre d'avoir été impliqué ou d'être impliqué dans un rejet de substances polluantes dans l'une des zones visées à la directive, l'État membre devra veiller à ce qu'une inspection appropriée ou qu'une autre action appropriée soit entreprise conformément à son droit national, en tenant compte des lignes directrices pertinentes adoptées par l'OMI. Si l'inspection révèle des faits qui peuvent impliquer l'existence d'une infraction, l'État membre concerné appliquera les dispositions de la directive. Les autorités compétentes de l'État membre et de l'État du pavillon du navire seront informées.

Sanctions administratives

Les sanctions administratives introduites lors de la transposition de la directive devront comprendre les amendes infligées à la compagnie tenue pour responsable de l'infraction. Si le système juridique d'un État membre ne prévoit pas de sanctions administratives, il sera possible d'appliquer cette disposition de sorte que les sanctions, y compris les amendes, soient déterminées par l'autorité compétente et imposées par les juridictions nationales compétentes, en veillant à ce que ces voies de droit soient effectives et aient un effet équivalent aux amendes administratives infligées par les autorités compétentes. En tout état de cause, les sanctions infligées doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

Échange d'informations et d'expériences

Les États membres et la Commission, avec l'assistance de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), devront coopérer dans le cadre de l'échange d'informations.

Afin de garantir le suivi efficace de la mise en œuvre de la directive par tous les États membres, chaque État membre devra assurer une analyse numérique de toutes les alertes à haut niveau de confiance au cours des trois premières années suivant la transposition de la présente directive. Durant ce délai, tous les États membres devront également indiquer s'ils vérifient ou non ces alertes à haut niveau de confiance envoyées par CleanSeaNet chaque année, et sefforceront de vérifier au moins 25% de ces alertes à haut niveau de confiance.

Par «vérifier», on entend toute mesure de suivi prise par les autorités compétentes à la suite d'une alerte du système CleanSeaNet afin de déterminer si l'alerte en question correspond à un rejet illégal. Si un État membre ne vérifie pas une alerte, il devra indiquer les raisons de ne pas y donner suite.

Les informations sur les incidents majeurs de pollution causée par les navires devront être transmises en temps utile aux communautés de pêcheurs et aux communautés côtières concernées.

La Commission devra organiser l'échange d'expériences et de bonnes pratiques entre les autorités nationales compétentes des États membres sur les moyens de garantir que les sanctions sont effectivement déterminées et appliquées. Sur la base de cet échange d'informations, la Commission pourra proposer des lignes directrices, y compris sur les types de substances polluantes et les zones sensibles préoccupantes.

Publication des informations

Sur la base des informations communiquées par les États membres, la Commission mettra à la disposition du public une vue d'ensemble à l'échelle de l'Union régulièrement mise à jour de la mise en œuvre et de l'application de la présente directive, au terme de la procédure administrative et judiciaire, le cas échéant. Dans la mesure où les informations concernant des sanctions incluent des données à caractère personnel ou des informations commerciales sensibles, ces informations doivent être anonymisées.

Dans le cadre de l'évaluation et de l'examen de la directive, la Commission devrait évaluer les taux de vérification des États membres et envisager de proposer, le cas échéant, des taux de vérification supérieurs à ceux prévus dans la directive, en fonction de l'évolution technologique et des circonstances et capacités particulières des États membres.

Transparence				
CHAIBI Leila	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	24/10/2023	Fonds international pour la protection des animaux (IFAW)
CERDAS Sara	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	21/09/2023	SSPD - ECSA
RASMUSSEN Bergur Løkke	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	18/09/2023	European Community Shipowners' Associations
CERDAS Sara	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	15/09/2023	Costa Cruises Group

