



Bruxelles, le 30 novembre 2023  
(OR. en)

16107/23

---

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2023/0171(COD)**

---

---

**TRANS 544  
MAR 158  
CODEC 2311  
OMI 85  
IA 329  
DROIPEN 171  
ENV 1400**

## **RAPPORT**

---

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Conseil
N° doc. préc.:	15667/23 + COR 1
N° doc. Cion:	10119/23 + ADD 1
Objet:	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 – <i>Orientation générale</i>

---

## **I. INTRODUCTION**

1. Le 1<sup>er</sup> juin 2023, la Commission a transmis la proposition visée en objet au Parlement européen et au Conseil.
2. Cette proposition vise à modifier la directive 2005/35/CE<sup>1</sup> relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions, notamment pénales, en cas d'infractions de pollution.

---

<sup>1</sup> JO L 255 du 30.9.2005, p. 11.

3. La directive 2005/35/CE régit les sanctions applicables aux rejets illégaux d'hydrocarbures et de substances liquides nocives à la mer par les navires. Un rejet illégal est un rejet d'un navire qui ne satisfait pas aux règles applicables de l'Organisation maritime internationale (OMI), c'est-à-dire aux normes fixées dans la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol 73/78). La directive a pour principal objectif d'incorporer ces normes internationales dans le droit de l'Union et de garantir que les personnes responsables de rejets illégaux de substances polluantes fassent l'objet de sanctions proportionnées, efficaces, et dissuasives, afin d'améliorer la sécurité maritime et de mieux protéger l'environnement marin contre la pollution par les navires.
4. Les principaux objectifs spécifiques de la révision de la directive sont les suivants:
- intégrer des normes internationales dans le droit de l'Union en alignant la directive sur les annexes de la convention Marpol sur les rejets en mer. À cette fin, la Commission a proposé d'étendre le champ d'application actuel, qui ne couvre que le pétrole (annexe I de la convention Marpol) et les substances liquides nocives transportées en vrac (annexe II), aux substances nuisibles transportées par la mer en colis (annexe III), aux eaux usées de navires (annexe IV), aux déchets des navires (annexe V) et aux résidus provenant des systèmes d'épuration des gaz d'échappement (partie de l'annexe VI);
  - supprimer les dispositions relatives aux sanctions pénales, pour des raisons de cohérence juridique avec la directive relative à la criminalité environnementale (en cours de négociation);
  - veiller à ce que les personnes (physiques et morales) responsables des rejets illégaux des navires fassent l'objet de sanctions effectives, proportionnées et dissuasives;
  - soutenir les États membres en renforçant leur capacité à détecter les incidents de pollution, à vérifier, à recueillir des éléments de preuve et à sanctionner efficacement les contrevenants identifiés de manière harmonisée et en temps utile;
  - garantir une déclaration simplifiée et efficace des incidents de pollution causée par les navires et des activités de suivi.

5. La proposition s'inscrit dans le cadre des initiatives de l'Union européenne visant à réduire la pollution causée par le transport maritime dans ses mers et est conforme à la stratégie de mobilité durable et intelligente<sup>1</sup> et au plan d'action "zéro pollution"<sup>2</sup>. Elle fait partie du train de mesures de la Commission sur la sécurité maritime<sup>3</sup>.
6. La proposition était accompagnée d'une analyse d'impact et d'un rapport d'évaluation<sup>4</sup>. L'analyse d'impact a été présentée et examinée de manière approfondie lors d'une réunion de groupe et n'a soulevé aucune préoccupation majeure de la part des délégations.

## **II. EXAMEN PAR D'AUTRES INSTITUTIONS**

7. Le 7 juillet 2023, la commission des transports et du tourisme (TRAN) du Parlement européen a nommé M. Marian-Jean Marinescu (PPE, Roumanie) en tant que rapporteur. La commission TRAN a adopté son projet de rapport le 16 novembre 2023 et a décidé d'entamer des négociations interinstitutionnelles.
8. Le 20 septembre 2023, le Comité économique et social européen a adopté son avis sur la proposition<sup>5</sup>. Le 23 juin 2023, le Comité européen des régions a décidé de ne pas rendre d'avis.
9. La Chambre des députés italienne a adopté un avis favorable sur l'application des principes de subsidiarité et de proportionnalité le 28 septembre 2023<sup>6</sup>.

## **III. ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX AU SEIN DU CONSEIL**

10. Le groupe "Transports maritimes" a examiné la proposition lors de quatre réunions, à partir du 7 novembre 2023.
11. Lors de sa réunion du 29 novembre 2023, le Comité des représentants permanents a confirmé son soutien au compromis le plus récent et a recommandé que le Conseil parvienne à une orientation générale lors de la session du Conseil TTE (Transport) du 4 décembre 2023.

---

<sup>1</sup> 14012/20 + ADD 1

<sup>2</sup> 8753/21

<sup>3</sup> 10160/23

<sup>4</sup> 10119/23 ADD 2 REV 1 + ADD 3 REV 1 + ADD 4.

<sup>5</sup> 13364/23

<sup>6</sup> 13859/23

12. Toutes les délégations ont exprimé leur soutien général aux objectifs poursuivis par la proposition de la Commission, dans l'intérêt de la protection de l'environnement marin.
13. Sur la base des observations formulées par les États membres, il est toutefois nécessaire d'apporter un certain nombre de modifications à la proposition de la Commission. Nombre de ces modifications visent à assurer la clarté et cohérence, ainsi qu'à offrir suffisamment de souplesse aux États membres dans la mise en œuvre de la directive, compte tenu des différences entre les États membres en ce qui concerne leurs systèmes juridiques, leur situation géographique, leurs ressources et leurs capacités. Les modifications notables sur le fond sont exposées ci-après.
14. De nombreuses délégations ont exprimé des préoccupations concernant la délimitation entre les sanctions administratives et pénales ainsi que le lien entre cette proposition et le projet de directive relative à la criminalité environnementale. Afin de clarifier ces points, la présidence propose plusieurs modifications: par exemple, le terme "administratives" a été ajouté après "sanctions" aussi bien dans le nouveau titre de la directive que dans le titre de l'article 8; en outre, le considérant 9 remanié offre une assurance supplémentaire que la proposition ne concerne que les sanctions administratives et explique le lien avec le projet de directive relative à la criminalité environnementale.
15. Pour ce qui est des définitions (article 2), seules quelques adaptations ou corrections sont proposées.
16. La Commission a proposé deux articles, l'un intitulé "Infractions" (article 4) et l'autre intitulé "Dérogations" (article 5). Cela a entraîné une certaine confusion, car l'article 4, tel que rédigé par la Commission, fait référence non seulement à des infractions mais également à certaines des dérogations prévues par la convention Marpol 73/78 au titre desquelles un rejet de substances polluantes n'est pas considéré comme une infraction, tandis que l'article 5 fait référence à certaines zones maritimes (visées à l'article 3) dans lesquelles, au titre des annexes I, II et VI de la convention Marpol 73/78, le rejet sous certaines conditions n'est pas non plus considéré comme une infraction. La présidence propose donc de fusionner les articles 4 et 5 (article 5 à supprimer), tout en ajoutant des références aux dérogations supplémentaires figurant dans la convention Marpol 73/78 et aux dérogations figurant dans le recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires (recueil sur la navigation polaire).

17. En ce qui concerne la responsabilité, la présidence propose d'élargir le champ d'application de la directive en faisant référence, à l'article 4, paragraphe 2, non pas à "toute personne physique ou morale" comme proposé par la Commission, mais à "toute compagnie" ou à "ceux pouvant être tenus responsables d'avoir commis une telle infraction". Cela signifie que toute entité ou personne pourrait être tenue responsable d'un rejet illégal. Une disposition très similaire figure à l'article 8, paragraphe 2. D'une manière générale, en ce qui concerne l'article 8 ("Sanctions administratives"), qui impose aux États membres d'établir un système de sanctions administratives (y compris des amendes) en cas d'infraction, la présidence s'est efforcée de trouver une solution équilibrée qui tienne compte de la diversité des systèmes juridiques des États membres, y compris ceux qui, pour des raisons constitutionnelles, ont des difficultés à prévoir des sanctions administratives (voir article 8, paragraphe 4).
18. Une autre disposition importante, et délicate, est l'article 8 *quinquies* ("Application effective des sanctions"). Cet article définit un certain nombre de circonstances pertinentes dont les autorités compétentes tiennent compte lorsqu'elles déterminent le type et le niveau de la sanction administrative à infliger à une personne responsable. Les États membres ont estimé que cet article, sous la forme proposée par la Commission, était trop limitatif et restrictif. La présidence propose donc de le rendre plus souple en indiquant que les autorités compétentes peuvent tenir compte d'une liste indicative ("y compris, mais sans s'y limiter") de circonstances. Le critère relatif au degré de culpabilité de la personne responsable (8 *quinquies*, paragraphe 1, point b)) a été supprimé, car il a été considéré comme une ingérence dans le droit procédural des États membres. La Commission avait également proposé qu'elle puisse adopter un acte d'exécution afin d'établir des règles détaillées concernant les critères que les États membres doivent prendre en considération lorsqu'ils appliquent des sanctions (article 8 *quinquies*, paragraphe 2). Cette disposition est supprimée, car les États membres estiment que des critères d'une telle importance devraient être mentionnés dans la directive proprement dite.

19. La principale modification proposée à l'article 10 ("Échanges d'informations et d'expériences") concerne le paragraphe 1, point d). À cet égard, la Commission a proposé que les États membres veillent à ce que les autorités compétentes vérifient chaque année au moins 10 % des alertes du système européen de surveillance par satellite pour la détection des rejets d'hydrocarbures (CleanSeaNet). Les avis des États membres sur cette disposition sont partagés. Certains pourraient accepter le taux de vérification de 10 %, d'autres accepteraient une fourchette (5 %-15 %), tandis que d'autres encore préféreraient qu'aucun pourcentage ne soit mentionné ou que cette disposition soit supprimée. La présidence propose une approche équilibrée et souple: tout d'abord, la vérification ne concernerait que les alertes les plus fiables ("classe A"); deuxièmement, la disposition ne ferait référence qu'à "un certain pourcentage"; et troisièmement, il appartiendrait aux États membres, en fonction de leurs capacités, de décider du pourcentage pour chaque année. Enfin, le sens du terme "vérifient" a été précisé, et expliqué plus en détail au considérant 13, de même qu'une obligation de communiquer le pourcentage à la Commission a été instaurée afin de garantir une certaine prévisibilité.
20. Conformément à l'article 10 *bis* ("Communication d'informations"), la Commission doit mettre en place un outil électronique de communication d'informations aux fins de la collecte et de l'échange d'informations. À cet égard, la présidence propose certaines modifications visant à réduire la charge administrative pesant sur les États membres en fixant des délais plus raisonnables pour la communication d'informations: celle-ci ne devrait intervenir qu'une fois toutes les procédures clôturées et dès que possible une fois les différentes activités, telles que les inspections, ont été achevées.
21. La présidence suggère que la formation (article 10 *ter*) destinée aux autorités chargées de la détection, de la vérification et de la répression des infractions relevant de la directive ne soit dispensée par la Commission qu'à la demande d'un État membre et non de manière générale à tous les États membres. Une disposition similaire a été incluse dans toutes les propositions législatives du train de mesures sur la sécurité maritime ayant été examinées jusqu'à présent.
22. En ce qui concerne la publication des informations par la Commission sur la mise en œuvre et l'application de la directive dans le cadre d'une vue d'ensemble à l'échelle de l'Union (article 10 *quater*), la présidence propose que cette publication ne soit effectuée qu'à l'issue de toutes les procédures pertinentes, et que la vue d'ensemble puisse comprendre (et non comprenne) les informations énumérées à l'annexe II de la directive. Cela réduit les obligations des États membres en la matière. Les modifications correspondantes visant à rendre la liste indicative sont apportées à l'annexe II.

23. En ce qui concerne l'article 10 *quinquies*, qui traite de la protection des personnes qui signalent des infractions potentielles, la présidence propose des modifications limitées mais d'importance, qui consistent à faire référence au RGPD et à protéger non seulement les personnes en question, mais également les données qu'elles communiquent.
24. À l'article 12 *bis* ("Évaluation et réexamen"), la Commission a proposé qu'elle évalue la possibilité de modifier le champ d'application de la directive, le cas échéant, compte tenu des normes internationales pour la prévention de la pollution de l'atmosphère (par exemple en ce qui concerne le SO<sub>x</sub> et le NO<sub>x</sub>), ainsi que d'autres normes régissant les rejets provenant des navires (tels que le carbone noir, les déchets marins, la perte de conteneurs, la perte de granulés plastiques et le bruit sous-marin). À cet égard, la présidence note que la Commission est libre d'évaluer tous les aspects pertinents de la pollution par les navires lorsqu'elle procède à son évaluation. Toutefois, étant donné que certains des exemples sont contestés, la présidence propose une formulation plus générale faisant référence aux "normes internationales nouvelles ou actualisées pour la prévention de la pollution par les navires".
25. Certains États membres enclavés ont fait part de leurs préoccupations quant à la charge administrative inutile que représente la transposition de certaines dispositions de la directive qu'il leur est impossible d'appliquer dans la pratique parce qu'ils n'ont pas accès à la mer ou à des ports maritimes. La présidence propose donc d'inclure une dérogation spécifique à l'obligation de transposition pour les États membres qui, pour des raisons géographiques, ne peuvent pas appliquer certaines dispositions bien définies.
26. Enfin, il est proposé de porter le délai de transposition prévu par la Commission (un an après l'entrée en vigueur de la directive modificative) à quatre ans (48 mois).
27. Le Danemark maintient une réserve d'examen parlementaire. La Grèce a fait part de certaines préoccupations concernant la fusion des articles 4 et 5.
28. À ce stade de la procédure, la Commission maintient une réserve de procédure sur toutes les modifications apportées à sa proposition.

29. En outre, la Commission émet des réserves particulières concernant l'article 4, paragraphe 2, l'article 8, paragraphe 2, et le considérant 9, qui - compte tenu des termes "peuvent"/"pouvant" utilisés dans le libellé proposé par la présidence - impliquent que les États membres ne sont pas tenus d'appliquer les dispositions de la directive lorsque la personne responsable est autre que la compagnie; la Commission considère qu'il s'agit là d'une réduction du champ d'application de la directive en vigueur, qui prévoit actuellement des sanctions pour toutes les personnes, physiques ou morales. La Commission émet également de sérieuses réserves quant à la suppression du renversement de la charge de la preuve prévu à l'article 8, paragraphe 2, en vertu duquel la compagnie aurait été tenue responsable à moins qu'elle ne puisse démontrer la responsabilité de quelqu'un d'autre; selon la Commission, la proposition de la présidence augmentera la charge administrative pesant sur les autorités des États membres chargées de l'enquête, étant donné que la présomption de responsabilité de la compagnie ne s'appliquerait plus. La Commission réserve également sa position sur la suppression de l'article 5, sur les modifications apportées à l'article 8 *quinquies*, sur le fait de soumettre la publication des informations aux restrictions prévues par la législation nationale à l'article 10 *quater*, sur la dérogation à l'obligation de transposition pour les pays enclavés et sur le délai de transposition de quatre ans.

#### IV. CONCLUSION

30. Compte tenu de ce qui précède, le Conseil est invité à dégager une *orientation générale* 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, sur la base du compromis figurant à l'annexe du présent rapport.



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**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>1</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>2</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

---

<sup>1</sup> JO C [...] du [...], p. [...].

<sup>2</sup> JO C [...] du [...], p. [...].

considérant ce qui suit:

- (1) La politique maritime de l'Union vise un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement. Cet objectif peut être atteint par le respect des conventions, codes et résolutions internationaux tout en maintenant la liberté de navigation prévue par la convention des Nations unies sur le droit de la mer.
- (2) La convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après "Marpol 73/78") prévoit des interdictions générales en matière de rejets en mer des navires, mais régit aussi les conditions dans lesquelles certaines substances peuvent être déversées dans le milieu marin. Marpol 73/78 contient des exceptions pour le rejet de substances polluantes régies par ses annexes qui n'est pas considéré comme une infraction lorsque les conditions indiquées sont remplies. Ces annexes n'appliquent pas lesdites exceptions aux cas où les responsables du dommage ont agi soit avec l'intention de causer un dommage, soit témérairement et en sachant qu'un dommage en résulterait probablement. La présente directive fait référence aux violations et aux exceptions qui s'appliqueraient, à savoir celles de Marpol 73/78.
- (3) Depuis l'adoption de la directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>1</sup>, Marpol 73/78 et ses annexes ont fait l'objet d'amendements importants, qui ont permis de fixer des normes plus strictes et de poser des interdictions de rejets en mer de substances par les navires. Il convient de tenir compte de ces changements ainsi que des leçons tirées de la mise en œuvre de la directive 2005/35/CE.

---

<sup>1</sup> 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, notamment pénales, en cas d'infractions de pollution (JO L 255 du 30.9.2005, p. 11).

- (4) La directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil<sup>1</sup> garantit que les déchets sont déposés dans les ports de l'Union, où ils sont collectés dans des installations de réception portuaires adéquates. L'application de la directive (UE) 2019/883, ainsi que de la directive 2005/35/CE, est essentielle pour prévenir la pollution causée par les navires. Afin de garantir un système efficace, intégré et cohérent de contrôle de l'application des dispositions de la directive (UE) 2019/883 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, il convient de modifier la directive 2005/35/CE pour étendre son champ d'application aux annexes IV à VI de Marpol 73/78, afin de dissuader les navires de rejeter illégalement en mer des substances polluantes au lieu de les déposer dans des installations de réception portuaires conformément aux dispositions de la directive (UE) 2019/883.
- (5) Le champ d'application de la directive (UE) 2019/883 ne couvre pas l'annexe III de Marpol 73/78 car les produits transportés en colis ne sont pas considérés comme des déchets et ne sont donc généralement pas déposés dans des installations de réception portuaires. Il ne saurait toutefois être exclu que des substances nuisibles transportées en colis puissent être rejetées illégalement en mer. Compte tenu de ce qui précède, il convient d'étendre le champ d'application de la directive 2005/35/CE à l'annexe III de Marpol 73/78. En conséquence, le rejet de substances nuisibles devrait être interdit en vertu de la directive 2005/35/CE, à moins que les autorités compétentes ne jugent que ce rejet était nécessaire pour assurer la sécurité du navire ou sauver des vies humaines en mer. À cet égard, les rejets visés dans la présente directive n'incluent pas l'immersion relevant de la convention de Londres de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et de son protocole de 1996.

---

<sup>1</sup> Directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, modifiant la directive 2010/65/UE et abrogeant la directive 2000/59/CE (JO L 151 du 7.6.2019, p. 116).

(6) Marpol 73/78 inclut les émissions des navires dans la définition des rejets qui figure à son article 2. L'annexe VI de Marpol 73/78 traite de la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires. L'annexe VI et les directives correspondantes de l'OMI sur les systèmes d'épuration des gaz d'échappement (EGCS) [établies dans la résolution MEPC.340(77)] autorisent l'utilisation de ces systèmes par les navires comme autre méthode de mise en conformité pour réduire les émissions d'oxydes de soufre (SO<sub>x</sub>). L'annexe VI réglemente les résidus provenant des EGCS en interdisant leur rejet en mer et en exigeant leur dépôt dans des installations de réception portuaires adéquates (dans le cas des résidus provenant de systèmes en boucle fermée). La directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil<sup>1</sup> transpose les normes internationales en matière de SO<sub>x</sub> dans le droit de l'Union, tandis que la directive (UE) 2019/883 garantit que les résidus provenant des EGCS sont déposés dans des installations de réception portuaires. Étant donné que les résidus provenant des EGCS peuvent entraîner une pollution du milieu marin, les sanctions prévues par la directive 2005/35/CE devraient s'appliquer en cas de rejets illégaux.

(6 bis) Les "rejets d'eaux", au sens tant de la circulaire MEPC.1/Circ.899 que de la résolution MEPC.340(77), pourraient être déversés directement en mer s'ils sont conformes aux critères de qualité des rejets d'eaux énoncés dans les directives sur les systèmes d'épuration des gaz d'échappement. Toutefois, les rejets d'eaux provenant des EGCS peuvent porter atteinte à l'écosystème même s'ils sont conformes à Marpol 73/78. Dans ce cas, les États membres peuvent imposer des restrictions ou des limitations qui peuvent être fondées sur l'évaluation effectuée à l'aide de la méthodologie pour les analyses des risques et d'impact qui figure dans les directives élaborées par l'OMI et recommandées par le MEPC. En pareil cas, les "rejets d'eaux" peuvent entraîner une pollution du milieu marin, et les sanctions administratives prévues par la directive 2005/35/CE devraient s'appliquer en cas de rejets illégaux en tenant dûment compte de la circulaire MEPC.1/Circ.883/Rev.1.

---

<sup>1</sup> Directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides (codification) (JO L 132 du 21.5.2016, p. 58).

- (7) La directive (UE) 2023/xxxx du Parlement européen et du Conseil<sup>1</sup> garantit des définitions communes des infractions pénales environnementales et prévoit des sanctions pénales efficaces, dissuasives et proportionnées pour les infractions environnementales graves. La directive 2005/35/CE a été modifiée par la directive 2009/123/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>2</sup>, qui a introduit des sanctions pénales pour certaines infractions à la directive 2005/35/CE, qui devraient désormais relever du champ d'application de la directive (UE) 2023/xxxx. Par conséquent, les dispositions de la directive 2005/35/CE qui ont été ajoutées ou remplacées par la directive 2009/123/CE devraient être supprimées de la directive 2005/35/CE.
- (8) Les sanctions administratives introduites par la transposition de la directive 2005/35/CE devraient être sans préjudice de la directive (UE) 2023/xxxx. Il convient que les États membres définissent le champ d'application du droit administratif et pénal en ce qui concerne les infractions de pollution causée par les navires conformément à leur droit national. La présente directive n'empêche pas les États membres de prendre des mesures plus strictes conformément au droit international, en prévoyant des sanctions administratives ou pénales conformément à leur droit national. Dans le cadre de l'application du droit national transposant la directive 2005/35/CE, les États membres devraient veiller à ce que l'imposition de sanctions pénales et de sanctions administratives respecte les principes de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, y compris le principe *ne bis in idem*, en tenant dûment compte du principe du pollueur-payeur, lorsqu'il y a lieu.

---

<sup>1</sup> JO L xxxx.

<sup>2</sup> Directive 2009/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant la directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions (JO L 280 du 27.10.2009, p. 52).

(9) Il y a lieu de renforcer les sanctions prévues par la directive 2005/35/CE en veillant à l'application cohérente des sanctions administratives dans toute l'Union. Afin de renforcer l'effet dissuasif des sanctions infligées pour les infractions de pollution causée par les navires, ces sanctions administratives devraient prendre au moins la forme d'amendes infligées à la compagnie du navire lorsque celle-ci a été reconnue responsable. Les États membres peuvent également infliger des amendes à d'autres personnes physiques ou morales lorsqu'elles sont reconnues responsables de l'infraction. Dans ce contexte, on entend par "compagnie" le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur gérant ou l'affrètement coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire, conformément au Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution ("code ISM")<sup>1</sup>, mis en œuvre dans le droit de l'Union en vertu du règlement (CE) n° 336/2006 du Parlement européen et du Conseil<sup>2</sup>. La directive 2005/35/CE devrait reconnaître que la gestion du navire pourrait être déléguée par le propriétaire enregistré à une autre entité, qui devrait ensuite être tenue en premier lieu pour responsable en cas de non-respect des obligations qui lui incombent en vertu du code ISM et qui consistent à empêcher les atteintes à l'environnement ou à assigner les tâches concernant les opérations à bord à un personnel qualifié. Sans préjudice de la législation applicable de l'Union, la décision sur le type de sanction le plus efficace à appliquer - sanction pénale ou administrative - demeure la prérogative des États membres. En ce qui concerne les sanctions pénales, les États membres se conforment aux obligations énoncées dans la directive (UE) 2023/xxxx, la directive révisée relative à la criminalité environnementale. En conséquence, la présente directive concerne uniquement les sanctions administratives et ne concerne pas les poursuites pénales contre des personnes physiques ou morales conformément au droit national.

---

<sup>1</sup> Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, adopté par l'Organisation maritime internationale par la résolution A.741 (18) lors de son assemblée du 4 novembre 1993, tel que modifié.

<sup>2</sup> Règlement (CE) n° 336/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 février 2006 relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté et abrogeant le règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil (JO L 64 du 4.3.2006, p. 1).

- (9 bis) Compte tenu du fait que, pour certains États membres, le respect de l'exigence relative aux sanctions administratives n'est pas possible en raison du droit constitutionnel national, les États membres peuvent appliquer les dispositions de la présente directive relatives aux sanctions administratives de sorte que les amendes soient déterminées par l'autorité compétente et imposées par les juridictions nationales compétentes, tout en répondant à la nécessité de sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives. Ainsi, lorsqu'il est fait référence aux sanctions administratives de la présente directive, ces États membres appliqueront les sanctions au sens de leur ordre juridique interne.
- (9 ter) Des irrégularités et des informations pourraient ressortir d'une inspection de contrôle par l'État du port effectuée en vertu de la directive 2009/16/CE lorsqu'elle est obligatoire ou lorsqu'elle est prévue. Des irrégularités pourraient également être détectées concernant le dépôt des déchets d'exploitation des navires ou la notification s'y rapportant, conformément à la directive (UE) 2019/883, ou concernant le non-respect des critères d'utilisation des systèmes d'épuration des gaz d'échappement comme méthode de réduction des émissions énoncés à l'annexe II de la directive (UE) 2016/802, et des informations obtenues concernant un éventuel rejet illégal par le navire, obtenues dans le cadre des procédures prévues par la directive 2002/59/CE, y compris toute preuve ou présomption de rejets d'hydrocarbures ou d'autres infractions à la convention Marpol 73/78 communiquée à l'État membre concerné ou les incidents ou accidents signalés par le capitaine du navire.
- (10) Les autorités administratives et judiciaires nationales devraient tenir compte de toutes les circonstances pertinentes lorsqu'elles déterminent le niveau des sanctions à infliger au pollueur. Compte tenu de la diversité des substances polluantes couvertes par la directive 2005/35/CE et de l'importance d'une application cohérente des sanctions dans toute l'Union eu égard à la nature transfrontière du comportement faisant l'objet de la réglementation, le rapprochement et l'efficacité des niveaux de sanction pourraient être favorisés par des échanges sur des critères pour l'application de sanctions aux rejets de différentes substances polluantes.

- (11) Lorsqu'un État membre soupçonne qu'un navire qui est volontairement dans l'un de ses ports ou à un terminal en mer s'est rendu responsable d'un rejet illégal, une inspection appropriée devrait avoir lieu afin d'établir les circonstances. Afin d'aider les États membres à respecter les obligations qui leur incombent en vertu de la directive 2005/35/CE en matière d'inspection des navires faisant l'objet de tels soupçons, l'annexe I de la directive 2005/35/CE fournit une liste indicative d'irrégularités ou d'informations dont les autorités compétentes devraient tenir compte au cas par cas lorsqu'elles examinent la question de savoir s'il y a lieu de soupçonner ou non un navire.
- (12) Jusqu'à présent, les mesures d'accompagnement en matière de coopération et les obligations des États membres en matière de communication d'informations n'ont pas été suffisantes pour permettre un examen complet de la question de savoir si les pollueurs sont exposés à des sanctions efficaces, dissuasives et proportionnées et si des données adéquates sont mises à la disposition de la Commission pour contrôler la mise en œuvre de la directive 2005/35/CE. Afin d'assurer une application efficace et cohérente de la directive 2005/35/CE, il convient de faciliter l'échange d'informations et d'expériences grâce à une coopération renforcée, tout en veillant à ce que des données adéquates soient mises à la disposition de la Commission afin de permettre le contrôle adéquat de la mise en œuvre de la directive 2005/35/CE.



- (13) Le service existant "CleanSeaNet", un système utilisant la surveillance par satellite qui informe les autorités des États membres des rejets illégaux potentiels, devrait être renforcé afin d'inclure des informations sur les substances polluantes supplémentaires relevant du champ d'application de la directive 2005/35/CE. Les informations relatives aux rejets réels ou potentiels notifiés par les États membres conformément à la directive 2005/35/CE et à d'autres bases de données de l'Union concernant la sécurité maritime, telles que le système d'échange d'informations maritimes de l'Union établi par la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>1</sup> ("SafeSeaNet") et la base de données sur les inspections créée par la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>2</sup> ("THETIS"), devraient être intégrées et communiquées dans un format électronique convivial aux autorités nationales participant à la chaîne répressive afin de faciliter leur réaction en temps utile. Ces informations, lorsqu'elles concernent un rejet réel ou potentiel de résidus provenant du système d'épuration des gaz d'échappement d'un navire, pourraient être transmises automatiquement, par exemple via le module spécifique de la base de données THETIS établi en vertu de la décision d'exécution 2015/253 de la Commission ("THETIS-UE"), afin d'aider les États membres à prendre des mesures d'application conformément aux dispositions de la directive (UE) 2016/802. Afin de garantir le suivi efficace de la mise en œuvre de la directive par tous les États membres, il convient que chaque État membre assure un taux de vérification des alertes de classe A du système CleanSeaNet au cours des trois premières années suivant la transposition de la présente directive. Les activités de vérification pourraient inclure de nombreuses actions de la part de plusieurs autorités compétentes, telles que la comparaison de la détection par satellite avec les données auxiliaires disponibles au niveau national et les inspections de contrôle par l'État du port. L'accès à ces informations devrait être accordé aux autorités des autres États membres ayant un intérêt dans ces informations en tant qu'États du port d'escale suivant, États côtiers touchés par le rejet potentiel ou États du pavillon du navire, afin de faciliter une coopération transfrontière efficace et en temps utile, de réduire au maximum la charge administrative liée aux activités d'application et, en fin de compte, de sanctionner efficacement les contrevenants en cas d'infraction à la directive 2005/35/CE. L'utilisation de nouvelles technologies telles que des drones ainsi que de techniques d'aide à la décision, comme l'intelligence artificielle, devrait en outre être encouragée.

---

<sup>1</sup> Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (JO L 208 du 5.8.2002, p. 10).

<sup>2</sup> Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port (refonte) (JO L 131 du 28.5.2009, p. 57).

- (14) Le sous-groupe sur les déchets des navires, qui a été créé dans le cadre du Forum européen du transport maritime durable et qui réunissait un large éventail d'experts dans le domaine de la lutte contre la pollution causée par les navires et de la gestion des déchets des navires, a été suspendu en décembre 2017 en raison du lancement de négociations interinstitutionnelles sur la directive (UE) 2019/883. La Commission devrait continuer à organiser l'échange d'expériences entre les autorités nationales et les experts des États membres, y compris en provenance du secteur privé, de la société civile et des organisations syndicales, en matière d'application de la présente directive dans l'ensemble de l'Union, afin d'établir des pratiques communes aux fins du contrôle de l'application de la présente directive.
- (15) [...]
- (16) Les États membres devraient communiquer à la Commission les informations nécessaires pour assurer un suivi adéquat de la mise en œuvre de la directive 2005/35/CE. Afin de limiter la charge administrative et d'aider la Commission à analyser les données transmises par les États membres, ces informations devraient être communiquées par les États membres au moyen d'un outil de communication électronique spécifique. Dans la mesure où ces informations concernent des sanctions impliquant des personnes physiques ou infligées à celles-ci, ces informations devraient être anonymisées. Afin de garantir que les informations communiquées conformément à la directive 2005/35/CE sont de nature comparable d'un État membre à l'autre et collectées dans un format électronique et selon une procédure de communication harmonisés, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil<sup>1</sup>.
- (16 bis) Il est reconnu l'existence d'une limite dans les technologies disponibles pour détecter, vérifier et recueillir des éléments de preuve concernant le rejet de certaines substances polluantes à la source. Il convient de tenir compte de ces contraintes dans la mise en œuvre et l'application de la présente directive.

---

<sup>1</sup> Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

- (17) Afin d'aider les États membres à développer leurs capacités en ce qui concerne l'application effective de la directive 2005/35/CE par les autorités administratives et judiciaires nationales, la Commission devrait fournir aux États membres des orientations et des formations concernant, entre autres, les meilleures méthodes et pratiques de détection, de vérification et de collecte d'éléments de preuve, ainsi que des orientations sur les évolutions réglementaires pertinentes de Marpol 73/78 et sur les évolutions technologiques disponibles, y compris les nouveaux outils numériques, afin de faciliter des activités de contrôle de l'application efficaces et ciblées présentant un bon rapport coût-efficacité.
- (18) Afin de sensibiliser davantage le public aux rejets polluants provenant des navires et de renforcer la protection de l'environnement, les informations fournies par les États membres sur l'application de la directive 2005/35/CE devraient être mises à la disposition du public et agrégées dans une vue d'ensemble à l'échelle de l'Union et inclure les informations énumérées à l'annexe II de la directive 2005/35/CE. La directive 2003/4/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>1</sup> a pour objectif de garantir le droit d'accès aux informations environnementales dans les États membres conformément à la convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement (convention d'Aarhus), à laquelle l'Union est partie. La Commission devrait protéger la confidentialité des informations reçues par les États membres, sans préjudice des dispositions de la directive 2003/4/CE.
- (19) La directive (UE) 2019/1937 du Parlement européen et du Conseil<sup>2</sup> établit des normes minimales concernant le signalement des infractions au droit de l'Union, y compris des infractions à la directive 2005/35/CE, ainsi que la protection des personnes signalant de telles infractions. Les États membres devraient notamment veiller à ce que les membres d'équipage relevant du champ d'application de la directive (UE) 2019/1937 qui signalent des rejets illégaux réels ou potentiels bénéficient d'une protection. Outre les canaux de signalement existants mis en place au niveau national conformément à la directive (UE) 2019/1937, la Commission devrait mettre à disposition un canal de signalement externe centralisé en ligne

---

<sup>1</sup> Directive 2003/4/CE du Parlement européen et du Conseil du 28 janvier 2003 concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement et abrogeant la directive 90/313/CEE du Conseil (JO L 41 du 14.2.2003, p. 26).

<sup>2</sup> Directive (UE) 2019/1937 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019 sur la protection des personnes qui signalent des violations du droit de l'Union (JO L 305 du 26.11.2019, p. 17).

permettant de signaler des rejets illégaux réels ou potentiels et de transmettre ces signalements à l'État membre ou aux États membres concernés, lesquels devraient ensuite traiter ces signalements conformément à la directive (UE) 2019/1937, y compris en ce qui concerne l'accusé de réception, le retour d'information et le suivi appropriés. La présente directive devrait être sans préjudice du droit de l'Union relatif à la protection des données à caractère personnel, en particulier le règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil<sup>1</sup> et le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil<sup>2</sup>. La Commission devrait garantir la protection de la confidentialité de l'identité des auteurs de signalement, y compris, lorsque cela est nécessaire, en limitant l'exercice de certains droits liés à la protection des données des personnes concernées, telles que les personnes mentionnées dans le signalement comme participant au rejet illégal potentiel, conformément à l'article 25, paragraphe 1, points c) et h), et à l'article 25, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/1725, dans la mesure et pour la durée nécessaires pour prévenir et déjouer les tentatives visant à entraver les signalements ou à faire obstacle au suivi de ces signalements, à contrecarrer ce suivi ou le ralentir, notamment pour ce qui est des enquêtes, ou les tentatives visant à découvrir l'identité des auteurs de signalement. De telles limitations devraient respecter l'essence des droits et libertés fondamentaux et constituer des mesures nécessaires et proportionnées dans une société démocratique pour garantir des objectifs importants d'intérêt public général de l'Union ou d'un État membre et/ou la protection de la personne concernée ou des droits et libertés d'autrui.

- (20) Le Contrôleur européen de la protection des données a été consulté conformément à l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1725 et a rendu un avis le [xx xx 2023]<sup>3</sup>.
- (21) Des discussions sont en cours au sein de l'OMI en ce qui concerne les nouveaux problèmes environnementaux dans le domaine du transport maritime international, qui entraînent une pollution à la fois de l'eau et de l'air. Ces discussions pourraient déboucher sur de nouvelles dispositions au titre de Marpol 73/78. Il conviendrait d'évaluer, lors d'une prochaine révision, la possibilité de modifier le champ d'application de la directive 2005/35/CE en vue de garantir un régime de contrôle de l'application cohérent, efficace et effectif, ainsi que l'imposition de sanctions dissuasives.

---

<sup>1</sup> Règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2018 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions, organes et organismes de l'Union et à la libre circulation de ces données, et abrogeant le règlement (CE) n° 45/2001 et la décision n° 1247/2002/CE (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (JO L 295 du 21.11.2018, p. 39).

<sup>2</sup> Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

<sup>3</sup> JO C xxxx.

- (21 *bis*) Les États membres sans accès direct à la mer ou sans ports ne peuvent appliquer certaines dispositions de la présente directive du fait de ces raisons géographiques. Afin d'éviter d'imposer une charge administrative disproportionnée à ces États membres, ils ne devraient pas être tenus de transposer ni de mettre en œuvre certaines des dispositions de la présente directive.
- (22) Étant donné que les objectifs de la présente directive ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres en raison du caractère transfrontière des dommages susceptibles de découler des rejets illégaux relevant de la présente directive et de l'existence de sanctions efficaces, dissuasives et proportionnées dans l'ensemble de l'Union pour de tels rejets, mais peuvent, en raison des dimensions et des effets de l'action envisagée, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (23) La présente directive respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus notamment par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, y compris la protection des données à caractère personnel, le droit à un recours effectif et à accéder à un tribunal impartial, la présomption d'innocence et les droits de la défense, les principes de légalité et de proportionnalité des délits et des peines et le droit à ne pas être jugé ou puni pénalement deux fois pour une même infraction. La présente directive cherche en particulier à garantir le respect absolu de ces droits et principes et devrait être mise en œuvre en conséquence.
- (24) Il convient de modifier la directive 2005/35/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

Modifications de la directive 2005/35/CE

La directive 2005/35/CE est modifiée comme suit:

1) Le titre est remplacé par le texte suivant:

"Directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'application des normes internationales en matière de pollution par les navires et à l'introduction de sanctions administratives en cas d'infractions de pollution";

2) l'article premier est remplacé par le texte suivant:

*"Article premier*

Objet

1. La présente directive 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 les responsables de rejets illégaux de substances polluantes fassent 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.
2. La présente directive n'empêche pas les États membres de prendre des mesures plus strictes conformément au droit international, en prévoyant des sanctions administratives ou pénales conformément à leur droit national.";

3) l'article 2 est remplacé par le texte suivant:

*"Article 2*

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

1. "Marpol 73/78", la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et ses protocoles de 1978 et de 1997, dans leur version actualisée;
2. "substances polluantes", les substances régies par Marpol 73/78, annexes I (pétrole), II (substances liquides nocives transportées en vrac), III (substances nuisibles transportées par la mer en colis), IV (eaux usées des navires), V (déchets des navires) et les résidus provenant des systèmes d'épuration des gaz d'échappement;
3. "résidus provenant des systèmes d'épuration des gaz d'échappement", toute matière extraite des eaux de lavage ou des eaux d'écoulement par un système de traitement ou des eaux de rejet qui ne satisfait pas au critère de rejet, ou tout autre résidu extrait du système d'épuration des gaz d'échappement par suite de l'application d'une méthode de mise en conformité pour la réduction des émissions, telle que définie à l'annexe VI, règle 4, de Marpol 73/78, utilisée pour réduire les émissions en remplacement des normes énoncées à la règle 14 de l'annexe VI de Marpol 73/78, compte tenu des directives élaborées par l'OMI;
- 3 bis. "rejet", tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, visé à l'article 2 de Marpol 73/78;
4. "navire", un bâtiment de mer, indépendamment de son pavillon, de quelque type que ce soit, exploité en milieu marin, y compris les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles et les engins flottants;
5. "personne morale", toute entité juridique ayant ce statut en vertu du droit national applicable, exception faite des États eux-mêmes, des entités publiques dans l'exercice de prérogatives de puissance publique et des organisations internationales publiques;

6. "compagnie", le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire.";

4) l'article 4 est remplacé par le texte suivant:

*"Article 4*

Infractions et exceptions

1. Les États membres veillent à ce que les rejets de substances polluantes dans l'une des zones visées à l'article 3, paragraphe 1, soient considérés comme des infractions, sauf si:
  - a) pour les substances polluantes régies par l'annexe I de Marpol 73/78, les conditions énoncées à l'annexe I, règles 15, 34, 4.1, 4.2 ou 4.3, de Marpol 73/78 et à la section 1.1.1 de la partie II-A du recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires (ci-après dénommé "recueil sur la navigation polaire") sont respectées;
  - b) pour les substances polluantes régies par l'annexe II de Marpol 73/78, les conditions énoncées à l'annexe II, règles 13, 3.1.1, 3.1.2 ou 3.1.3, de Marpol 73/78 et à la section 2.1 de la partie II-A du recueil sur la navigation polaire sont respectées;
  - c) pour les substances polluantes régies par l'annexe III de Marpol 73/78, les conditions énoncées à l'annexe III, règle 8.1, de Marpol 73/78 sont respectées;
  - d) pour les substances polluantes régies par l'annexe IV de Marpol 73/78, les conditions énoncées à l'annexe IV, règles 3, 11.1 et 11.3, de Marpol 73/78 et à la section 4.2 de la partie II-A du recueil sur la navigation polaire sont respectées;
  - e) pour les substances polluantes régies par l'annexe V de Marpol 73/78, les conditions énoncées à l'annexe V, règles 4.1, 4.2, 5, 6.1, 6.2 et 7, de Marpol 73/78 et à la section 5.2 de la partie II-A du recueil sur la navigation polaire sont respectées; et



- f) pour les résidus provenant des systèmes d'épuration des gaz d'échappement, les conditions énoncées à l'annexe VI, règles 4, 14.1, 14.4, 14.6, 3.1.1 et 3.1.2 de Marpol 73/78 sont respectées, compte tenu des directives élaborées par l'OMI, y compris la résolution MEPC.340(77), dans sa version actualisée.
2. Chaque État membre prend les mesures nécessaires pour que toute compagnie ayant commis une infraction au sens du paragraphe 1, ou ceux pouvant être tenus responsables d'avoir commis une telle infraction, soit tenus pour responsable de cette infraction.
3. [...]";
- 5) l'article 5 est supprimé;
- 6) l'article 5 *bis* est supprimé;
- 7) l'article 5 *ter* est supprimé;
- 7 *bis*) À l'article 6, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:
- "1. 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 l'article 3, paragraphe 1, l'État membre veille à ce qu'une inspection appropriée ou qu'une autre action appropriée soit entreprise conformément à son droit national, en tenant compte des directives pertinentes adoptées par l'Organisation maritime internationale (OMI).
- 8) À l'article 6, le paragraphe suivant est ajouté:
- "3. Une liste indicative d'irrégularités ou d'informations pouvant entraîner une inspection au sens du paragraphe 1 figure à l'annexe I de la présente directive.";

9) l'article 8 est remplacé par le texte suivant:

*"Article 8*

Sanctions administratives

1. Sans préjudice des obligations incombant aux États membres en vertu de la directive (UE) 2023/xxxx<sup>1</sup>, les États membres, conformément à l'article 1<sup>er</sup> et à leur droit national, établissent un système de sanctions administratives en cas d'infraction aux dispositions nationales mettant en œuvre l'article 4 de la présente directive et veillent à ce qu'elles soient appliquées. Les sanctions administratives ainsi prévues sont dissuasives, efficaces et proportionnées.
2. Les États membres veillent à ce que les sanctions administratives introduites lors de la transposition de la présente directive comprennent les amendes infligées à la compagnie au moment de l'infraction, lorsque la compagnie a été reconnue responsable. Les États membres peuvent également infliger des amendes à d'autres personnes physiques ou morales lorsqu'elles sont reconnues responsables de l'infraction.
3. [...]
4. Si le système juridique d'un État membre ne prévoit pas de sanctions administratives, il est possible d'appliquer le présent article de sorte que les sanctions, y compris les amendes visés au paragraphe 2, 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 conformément au présent paragraphe sont effectives, proportionnées et dissuasives, et sont appliquées conformément aux dispositions de la présente directive. Les États membres concernés notifient à la Commission les dispositions légales qu'ils adoptent en vertu du présent paragraphe au plus tard le [DATE] et, sans tarder, toute disposition légale modificative ultérieure ou toute modification ultérieure les concernant.

---

<sup>1</sup> JO L xxxx.

- 10) l'article 8 *bis* est supprimé;
- 11) l'article 8 *ter* est supprimé;
- 12) l'article 8 *quater* est supprimé;
- 13) L'article suivant est inséré:

*"Article 8 quinquies*

Application effective des sanctions

1. Les États membres veillent à ce que, lorsque les autorités compétentes déterminent le type et le niveau de la sanction administrative à infliger à une personne physique ou morale qu'elles reconnaissent, conformément à l'article 8, responsable d'une infraction au sens de l'article 4, et appliquent cette sanction, elles peuvent tenir compte de toutes les circonstances pertinentes de l'infraction, y compris, mais sans s'y limiter:
  - a) la nature, la gravité et la durée du rejet;
  - b) [...]
  - c) les dommages causés par le rejet à l'environnement ou à la santé humaine;
  - d) la capacité financière de la personne responsable;
  - e) les avantages économiques que l'infraction a générés ou devrait générer pour la personne responsable;
  - f) les mesures prises par la personne responsable pour empêcher le rejet ou atténuer ses conséquences;
  - g) le degré de coopération de la personne responsable avec l'autorité compétente, y compris toute mesure visant à contourner ou à entraver une inspection ou une autre enquête appropriée menée par une autorité compétente; et
  - h) toute infraction antérieure liée à la pollution causée par les navires commise par la personne responsable.

2. [...]";

14) l'article 10 est remplacé par le texte suivant:

*"Article 10*

Échanges d'informations et d'expériences

1. Aux fins de la présente directive, les États membres et la Commission coopèrent dans le cadre de l'échange d'informations, en s'appuyant sur le système d'échange d'informations maritimes de l'Union établi en vertu de l'article 22 *bis*, paragraphe 3, et de l'annexe III de la directive 2002/59/CE<sup>1</sup> (SafeSeaNet), en vue d'atteindre les objectifs suivants:
  - a) améliorer les informations nécessaires à la mise en œuvre effective de la présente directive, notamment celles fournies par le service européen de détection de la pollution par satellite mis en place par la présente directive (CleanSeaNet) et par d'autres mécanismes de communication pertinents, en vue de mettre au point des méthodes fiables de traçage des substances polluantes en mer;
  - b) élaborer et mettre en œuvre un système approprié de contrôle et de surveillance, intégrant les informations fournies au titre du point a) ainsi que les informations mises à la disposition des États membres par la Commission dans SafeSeaNet et d'autres bases de données et outils d'information de l'Union afin de faciliter l'identification rapide et le suivi des navires procédant à des rejets de substances polluantes, en vue d'optimiser les mesures d'exécution prises par les autorités nationales;
  - c) utiliser au mieux les informations fournies conformément aux points a) et b) ainsi que les informations communiquées par les États membres en vertu de l'article 10 *bis*, en vue de faciliter l'accès à ces informations et leur échange entre les autorités compétentes et avec les autorités d'autres États membres et la Commission; et

---

<sup>1</sup> Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (JO L 208 du 5.8.2002, p. 10).

- d) dans un délai de trois ans à compter de la date de transposition de la présente directive, veiller à ce que les autorités compétentes vérifient chaque année un certain pourcentage des alertes de classe A du système CleanSeaNet en fonction des capacités des États membres, cette vérification étant entendue comme toute mesure de suivi d'une alerte envoyée par le système CleanSeaNet prise par les autorités compétentes en vue de déterminer si ladite alerte fait état d'un rejet illégal. Ce pourcentage est communiqué à l'avance à la Commission.

2. [...]”;

15) Les articles suivants sont insérés:

*”Article 10 bis*

Communication d'informations

1. La Commission met en place un outil électronique de communication d'informations, aux fins de la collecte et de l'échange d'informations entre les États membres et la Commission sur la mise en œuvre du système de contrôle de l'application prévu par la présente directive.
2. Les États membres veillent à ce que les informations suivantes relatives aux mesures prises par leurs autorités compétentes soient communiquées au moyen de l'outil de communication électronique visé au paragraphe 1, une fois que les procédures administratives et, le cas échéant, judiciaires, sont clôturées:
  - a) les informations relatives au suivi, par les autorités compétentes, d'une alerte de CleanSeaNet ou aux raisons de ne pas donner suite à une telle alerte, dès que possible une fois les activités de suivi terminées;
  - b) les informations relatives aux inspections effectuées conformément à l'article 6, dès que possible une fois l'inspection achevée;
  - c) les informations relatives aux mesures prises conformément à l'article 7, dès que possible une fois ces mesures mises en œuvre; et

- d) les informations relatives aux sanctions infligées conformément à la présente directive qui n'ont fait l'objet d'aucun recours dans les délais ou qui sont définitives et exécutoires, dans les meilleurs délais et, en tout état de cause, au plus tard le 30 juin de chaque année pour les sanctions infligées au cours de l'année civile précédente. Dans la mesure où les informations concernant des sanctions incluent des données à caractère personnel, ces informations doivent être anonymisées.
3. Afin d'assurer l'application uniforme du présent article, la Commission peut, au moyen d'actes d'exécution, établir des règles détaillées concernant la procédure de communication des informations visées au paragraphe 2, y compris en précisant le type d'informations à communiquer, conformément à la procédure de comité prévue à l'article 13.
4. Les États membres notifient à la Commission les autorités habilitées à utiliser l'outil de communication d'informations visé au paragraphe 1.

#### *Article 10 ter*

#### Formation

À la demande d'un État membre, la Commission facilite le développement des capacités en proposant des formations aux autorités chargées de la détection, de la vérification et de la répression des infractions relevant du champ d'application de la présente directive.

### *Article 10 quater*

#### Publication des informations

1. Sans préjudice de la législation nationale des États membres et sur la base des informations communiquées par ces derniers conformément à l'article 10 *bis*, la Commission met 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, à l'issue des procédures administratives et judiciaires le cas échéant. Cette vue d'ensemble peut comprendre les informations énumérées à l'annexe II de la présente directive.
2. Sans préjudice de la directive 2003/4/CE<sup>1</sup>, la Commission prend les mesures appropriées pour protéger la confidentialité des informations obtenues en application de la présente directive.

### *Article 10 quinquies*

#### Protection des personnes qui signalent des infractions potentielles et des données

1. La Commission met en place et gère un canal de signalement externe confidentiel en ligne pour la réception des signalements, au sens de la directive (UE) 2019/1937<sup>2</sup>, sur les violations potentielles de la présente directive, et transmet ces signalements à l'État membre ou aux États membres concernés.
2. Les États membres veillent à ce que les autorités nationales compétentes qui reçoivent les signalements de violations de la présente directive, transmis par le canal visé au paragraphe 1, fournissent un retour d'informations sur ces signalements et en assurent le suivi conformément à la directive (UE) 2019/1937.

---

<sup>1</sup> Directive 2003/4/CE du Parlement européen et du Conseil du 28 janvier 2003 concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement et abrogeant la directive 90/313/CEE du Conseil (JO L 41 du 14.2.2003, p. 26).

<sup>2</sup> Directive (UE) 2019/1937 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019 sur la protection des personnes qui signalent des violations du droit de l'Union (JO L 305 du 26.11.2019, p. 17).

3. La Commission peut, conformément à l'article 25, paragraphe 1, points c) et h), et conformément à l'article 25, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/1725<sup>1</sup>, limiter l'application des articles 14 à 22, 35 et 36, ainsi que de l'article 4 du règlement (UE) 2018/1725, aux personnes concernées qui interviennent dans le signalement soumis par le canal visé au paragraphe 1 du présent article ou qui y sont mentionnées et qui ne sont pas les personnes concernées qui soumettent ce signalement. Cette restriction ne peut s'appliquer que pour la durée nécessaire à l'enquête sur le signalement visé au paragraphe 2 du présent article par les autorités compétentes de l'État membre.";

16) l'article 11 est supprimé;

17) l'article 12 est supprimé;

18) l'article suivant est inséré:

#### *"Article 12 bis*

##### Évaluation et réexamen

1. Au plus tard le [*OP: veuillez insérer la date correspondant à cinq ans à compter de la date de transposition de la présente directive modificative*], la Commission procède à une évaluation de la présente directive. Cette évaluation est fondée au moins sur les éléments suivants:
  - a) l'expérience acquise dans le cadre de la mise en œuvre de la présente directive; et
  - b) les informations communiquées par les États membres en vertu de l'article 10 *bis* et la vue d'ensemble à l'échelle de l'Union fournie conformément à l'article 10 *quater*.
2. Dans le cadre du réexamen, la Commission évalue la possibilité de modifier le champ d'application de la présente directive, le cas échéant, compte tenu des normes internationales nouvelles ou actualisées pour la prévention de la pollution par les navires régie par les dispositions présentes et futures des règles Marpol 73/78.";

---

<sup>1</sup> Règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2018 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions, organes et organismes de l'Union et à la libre circulation de ces données, et abrogeant le règlement (CE) n° 45/2001 et la décision n° 1247/2002/CE (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (JO L 295 du 21.11.2018, p. 39).



19) l'article 13 est remplacé par le texte suivant:

*"Article 13*

Comité

1. La Commission est assistée par le comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS), établi par l'article 3 du règlement (CE) n° 2099/2002<sup>1</sup>. Le COSS est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011<sup>2</sup>.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent article, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 et l'article 5 du règlement (CE) n° 2099/2002 s'appliquent.";

20) l'article 14 est supprimé;

21) l'article 15 est supprimé;

21 bis) À l'article 16, le paragraphe suivant est ajouté:

"2. Les États membres sans accès direct à la mer ou sans ports ne sont pas tenus de transposer ni de mettre en œuvre les dispositions des articles 6 et 7 de la présente directive.";

22) l'annexe unique est supprimée;

---

<sup>1</sup> Règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) et modifiant les règlements en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires (JO L 324 du 29.11.2002, p. 1).

<sup>2</sup> Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

- 23) le texte figurant à l'annexe I de la présente directive est ajouté en tant qu'annexe I;
- 24) le texte figurant à l'annexe II de la présente directive est ajouté en tant qu'annexe II.

## *Article 2*

### Transposition

1. Au plus tard le [*OP: veuillez insérer la date correspondant à quatre ans [48 mois] après la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative*], les États membres adoptent et publient les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive.

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 arrêtées par les États membres.

- 1 *bis*. Par dérogation au paragraphe 1 du présent article, les États membres sans accès direct à la mer ou sans ports ne sont pas tenus de transposer ni de mettre en œuvre les dispositions de l'article 1<sup>er</sup>, points 7 *bis*) et 8), de la présente directive.
2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive, ainsi que de toute modification ultérieure les concernant.

### *Article 3*

#### Application de la directive 2009/123/CE

En ce qui concerne les infractions à considérer comme des infractions pénales en vertu de la directive 2005/35/CE telle que modifiée par la directive 2009/123/CE<sup>1</sup> et les sanctions correspondantes, les États membres non liés par la directive (UE) 2023/xxxx restent liés par la directive 2005/35/CE telle que modifiée par la directive 2009/123/CE.

### *Article 4*

#### Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

### *Article 5*

#### Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen*

*Le président*

*Par le Conseil*

*Le président/La présidente*

---

<sup>1</sup> JO L 280 du 27.10.2009, p. 52.

**LISTE NON EXHAUSTIVE DES IRREGULARITES OU INFORMATIONS VISEES A L'ARTICLE 6**

- (1) Toute irrégularité en ce qui concerne le registre des hydrocarbures et d'autres registres pertinents ou en ce qui concerne d'autres anomalies liées à des rejets potentiels, découverte lors d'inspections effectuées en vertu de la directive 2009/16/CE<sup>33</sup>, menées soit par l'État membre concerné, soit par un autre État membre ou un État signataire du mémorandum d'entente sur le contrôle par l'État du port (mémorandum d'entente de Paris) dans les précédents ports d'escale du navire;
- (2) toute irrégularité concernant le dépôt des déchets d'exploitation des navires ou la notification s'y rapportant, conformément à la directive (UE) 2019/883<sup>34</sup>, ayant eu lieu soit dans l'État membre concerné, soit dans l'État membre des précédents ports d'escale du navire;
- (3) toute irrégularité concernant le non-respect des critères d'utilisation des systèmes d'épuration des gaz d'échappement comme méthode de réduction des émissions énoncés à l'annexe II de la directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil<sup>35</sup>, qui renvoie aux directives de 2009 pour les systèmes d'épuration des gaz d'échappement établies dans la résolution MEPC.184(59), remplacées par les directives de 2021 pour les systèmes d'épuration des gaz d'échappement établies dans la résolution MEPC.340(77);
- (4) toute information obtenue d'un autre État membre concernant un éventuel rejet illégal par le navire, obtenue dans le cadre des procédures prévues par la directive 2002/59/CE<sup>36</sup>, y compris toute preuve ou présomption de rejets volontaires d'hydrocarbures ou d'autres infractions à la convention Marpol 73/78 communiquée par les stations côtières d'un État membre aux stations côtières de l'État membre concerné conformément à l'article 16 de ladite directive, ou tout incident ou accident signalé par le capitaine du navire à la station côtière de l'État membre concerné conformément à l'article 17 de ladite directive; ou
- (5) toute autre information fournie par des personnes participant à l'exploitation du navire, y compris les pilotes, qui suggère des irrégularités liées à une violation potentielle des obligations prévues par la présente directive.

---

<sup>33</sup> Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port (refonte) (JO L 131 du 28.5.2009, p. 57).

<sup>34</sup> Directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, modifiant la directive 2010/65/UE et abrogeant la directive 2000/59/CE (JO L 151 du 7.6.2019, p. 116).

<sup>35</sup> Directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides (codification) (JO L 132 du 21.5.2016, p. 58.)

<sup>36</sup> Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (JO L 208 du 5.8.2002, p. 10).

**INFORMATIONS POUVANT ETRE INCLUSES DANS LA VUE D'ENSEMBLE A L'ECHELLE DE L'UNION VISEE A L'ARTICLE 10 QUATER**

- (1) Pour chaque incident de pollution vérifié et confirmé par un État membre, les informations contenues dans la vue d'ensemble à l'échelle de l'Union publiée conformément à l'article 10 *quater* peuvent comprendre:
- a. la date de l'incident;
  - b. l'identification du navire impliqué dans l'incident;
  - c. la position (latitude et longitude) de l'incident de pollution;
  - d. l'étendue de l'incident de pollution (zone et longueur), le cas échéant;
  - e. le type de polluant;
  - f. le ou les États membres concernés;
  - g. la description des activités de vérification de l'incident de pollution;
  - h. la date et l'heure des activités de vérification et les moyens utilisés pour les activités de vérification;
  - i. des précisions concernant la sanction administrative infligée.
- (2) Pour chaque État membre, les informations agrégées contenues dans la vue d'ensemble à l'échelle de l'Union publiée conformément à l'article 10 *quater* peuvent comprendre:
- a. le nombre d'incidents de pollution possibles relevant de CleanSeaNet détectés;
  - b. le nombre d'incidents de pollution possibles relevant de CleanSeaNet vérifiés par l'État membre;
  - c. le nombre d'incidents de pollution confirmés après vérification (détaillé par zone: eaux territoriales, ZEE, haute mer);
  - d. le nombre de contrevenants identifiés;
  - e. le nombre de cas dans lesquels une sanction a été infligée.