



Conseil de l'Union européenne
Secrétariat général

Bruxelles, 17 novembre 2023

Dossier interinstitutionnel:
2023/0171 (COD)

WK 15371/2023 INIT

LIMITE

TRANS

MAR

OMI

CODEC

ENV

IA

DROIPEN

Ceci est un document destiné à une communauté spécifique de destinataires. La manipulation et la distribution ultérieure sont sous la seule responsabilité des membres de la communauté.

CONTRIBUTION

De:	Secrétariat Général du Conseil
A:	Groupe "Transports maritimes"
N° doc. prec.:	ST 15117/23
N° Cion doc.:	ST 10119/23 + ADD 1
Sujet:	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 - Commentaires de la France

Les délégations trouveront en annexe des commentaires de la France sur la proposition en sujet, y compris une traduction de courtoisie en anglais.

WK 15371/2023 INIT

LIMITE

FR

Paris, le 17 novembre 2023

NOTE DES AUTORITÉS FRANÇAISES

Objet : Commentaires écrits des autorités françaises à la suite du groupe de travail « Transport maritime » du 15 novembre 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 en cas d'infractions de pollution

Réf. : Document st15117.en23 et document de travail communiqué à l'issue du groupe du 15 novembre

Les autorités françaises ont l'honneur de transmettre à la Présidence, suite à la réunion du groupe « Transport maritime » du 15 novembre 2023, les propositions rédactionnelles ci-dessous concernant le compromis amendé de la Présidence 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 en cas d'infractions.

De façon liminaire, les autorités françaises souhaitent souligner d'une part la nécessité de bien circonscrire cette révision aux sanctions de nature purement administratives et d'autre part de veiller à sa bonne articulation avec la révision en cours de la directive relative à la protection de l'environnement par le droit pénal (COM(2021) 851 final) – cette dernière ayant notamment pour objet d'harmoniser les dispositions en matière de responsabilité pénale et de sanctions associées. Les autorités françaises considèrent de fait que toute notion de peines d'emprisonnement doit être exclue des discussions – ces peines ne pouvant être envisagées en application de sanctions administratives. Compte-tenu de ces éléments et afin de lever toute ambiguïté, elles réitèrent leur demande de remplacer pour chaque occurrence dans le texte le terme « pénalité » par « sanction ».

Sur le fond des dispositions, les autorités françaises proposent les modifications ci-dessous.

À l'article 8 quinquies (Application effective des sanctions)

Au paragraphe 1, pour favoriser l'harmonisation entre États membres des circonstances à prendre en compte dans l'application d'une sanction administrative en cas d'infraction, les autorités françaises demandent de revenir à la rédaction initiale issue de la proposition de la Commission :

« 1. [...], the competent authorities ~~may~~ take into account all relevant circumstances of the infringement, including but not limited to: [...] »

Au sous-paragraphe (d), les autorités françaises soutiennent la prise en compte de la capacité financière de la personne responsable dans la liste des circonstances permettant de définir la nature et le niveau de la sanction à appliquer. Elles considèrent toutefois qu'une sanction ne peut réellement être dissuasive que si

elle est fonction du chiffre d'affaires de l'armateur du navire qui est en à l'origine ; elle deviendrait alors de fait plus contraignante que les seuls frais imposés sur le principe du « pollueur payeur ». Par conséquent, elles demandent que la rédaction de ce sous-paragraphe soit ainsi modifiée :

« (d) the financial ~~strength~~ **capacity** of the responsible **legal** person, **taking into account, where applicable, the annual world-wide turnover of the responsible legal person;** »

Au sous-§ (h), dans un souci de précision et afin de mieux cadrer le régime d'application des sanctions, les autorités françaises demandent que la rédaction soit amendée comme suivant :

« any previous infringement **related to ship source pollution offenses committed** by the responsible person. »

À l'art. 10 (Échanges d'informations et d'expériences)

Au § 1, sous-§ (b), les autorités françaises considèrent opportun, dans le cadre de l'intégration des informations SafeSeaNet, THETIS et THETIS UE au programme CleanSeaNet, de prendre en compte la modernisation des techniques de détection au-delà du segment spatial (en l'occurrence notamment l'usage des drones et le développement des techniques d'aide à la décision telles que les intelligences artificielles).

Elles proposent donc de compléter la rédaction de ce sous-paragraphe de la façon suivante :

« (b) develop and implement an appropriate control and monitoring system, **integrating a drone program and decision support techniques such as artificial intelligence, and** integrating information made available by [...] »

Au sous-§ (d), les autorités françaises soutiennent la nécessité de définir un taux de vérification des alertes envoyées par CleanSeaNet qui soit fonction des moyens des États membres mais proposent toutefois que ce taux soit encadré entre 5 et 15 %. Dans un souci de clarté, elles demandent de préciser que ce taux est défini par chaque État membre :

« (d) within three years from the date of transposition of this Directive, ensure that competent authorities verify a certain percentage **going from 5 to 15% as established individually by each Member State** of the alerts sent by CleanSeaNet every year according to Member States capabilities, where verify means the follow-up actions by competent authorities of an alert sent by CleanSeaNet, or the reasons for not following up such an alert. Such percentage shall be communicated in advance to the Commission. »

* * * * *

Les autorités françaises se tiennent à la disposition de la Présidence pour toute information complémentaire.

Courtesy translation

Subject: Written comments from the French authorities following the meeting of the Working Group on Maritime Transport on 15 November on the Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2005/35/EC on ship-source pollution and on the introduction of penalties for pollution offences

Ref.: Document st15117.en23 and the working paper communicated at the end of the WP on 15 November

Following the meeting of the Working Group on Maritime Transport on November 15th 2023, the French authorities would like to address the following drafting proposals concerning the Presidency's amended compromise on the Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2005/35/EC on ship-source pollution and on the introduction of penalties for pollution offences.

Firstly, the French authorities would like to emphasise the need to limit this revision to sanctions which are strictly administrative and to ensure that it is properly coordinated with the Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on the protection of the environment through criminal law (COM(2021) 851 final), which is currently being negotiated - the purpose of the latter being to harmonise provisions on criminal liability and associated sanctions. Any discussion of possible prison sentences must be excluded – these penalties cannot be imposed the application of administrative sanctions. Therefore, in order to remove any possible ambiguity, the French authorities reiterate their request that the word “*penalty*” be replaced by the word “*sanction*” wherever it appears in the text.

With regard to the substance of the Presidency's compromise, the French authorities suggest the amendments below.

Article 8d (Effective application of penalties)

In paragraph 1, in order to allow greater harmonisation between Member States regarding circumstances to be taken into account for the application of an administrative sanction in the event of an infringement, the French authorities ask to reinstate the original drafting proposal:

« 1. [...], the competent authorities ~~may~~ take into account all relevant circumstances of the infringement, including but not limited to: [...] »

In subparagraph (d), the French authorities support the inclusion of the financial capacity of the person responsible in the list of circumstances used to define the type and level of the sanction to be applied. However, they consider that a sanction can only be truly dissuasive if it is based on the responsible shipowner's turnover. It would then become more constraint than the cost imposed by the “polluter pays” principle. Therefore, they propose the following amendments:

*« (d) the financial ~~strength~~ **capacity** of the responsible **legal** person, **taking into account, where applicable, the annual world-wide turnover of the responsible legal person;** »*

In sub-§ (h), in order to clarify and provide a better framework for the application of penalties, the French authorities request to amend the wording as follows:

*« any previous infringement **related to ship source pollution offenses committed** by the responsible person. »*

Art. 10 (Exchange of information and experience)

In § 1, sub-§ (b), the French authorities consider it appropriate, as regard the integration of SafeSeaNet, THETIS and THETIS UE information into the CleanSeaNet programme, to take into account the modernisation of detection techniques beyond the space segment (in this case notably the use of drones and the development of decision support techniques such as artificial intelligence).

Therefore, they suggest to complete the drafting as follows:

*« (b) develop and implement an appropriate control and monitoring system, **integrating a drone program and decision support techniques such as artificial intelligence, and** integrating information made available by [...] »*

In sub-§ (d), the French authorities support the necessity to define a percentage rate for checking alerts sent to CleanSeaNet which depend on Member States' capacities. They however propose that this rate be ranged from 5% to 15%. As a matter of clarification, the French authorities also ask to indicate that this percentage rate is defined by each Member State:

*« (d) within three years from the date of transposition of this Directive, ensure that competent authorities verify a certain percentage **going from 5 to 15 % as established individually by each Member State** of the alerts sent by CleanSeaNet every year according to Member States capabilities, where verify means the follow-up actions by competent authorities of an alert sent by CleanSeaNet, or the reasons for not following up such an alert. Such percentage shall be communicated in advance to the Commission. »*

* * * * *

The French authorities are at the Presidency's disposal for any further information.