

# Pollution causée par les navires et introduction de sanctions

2023/0171(COD) - 01/06/2023 - Document de base législatif

**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.