

Pollution causée par les navires et introduction de sanctions

2023/0171(COD) - 17/11/2023 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

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.