Pollution causée par les navires et introduction de sanctions

2023/0171(COD) - 16/12/2024 - Acte final

OBJECTIF : intégrer dans le droit de l'Union les normes internationales relatives aux rejets illégaux des navires en mer et de veiller à ce que les responsables de ces rejets fassent l'objet de sanctions dissuasives, effectives et proportionnées.

ACTE LÉGISLATIF : Directive (UE) 2024/3101 du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2005/35/CE en ce qui concerne la pollution causée par les navires et l'introduction de sanctions administratives en cas d'infractions.

CONTENU : la présente directive fait partie d'un paquet de quatre nouveaux actes législatifs sur la sécurité maritime qui visent à soutenir un transport maritime propre, plus sûr et moderne dans l'UE. Ces actes modifient les directives pertinentes concernant:

- les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes (2023/0164(COD)),

- **la pollution causée par les navires**,

- le respect des obligations des États du pavillon (2023/0172(COD)), et

- le contrôle par l'État du port (2023/0165(COD)).

Le «paquet» révisé permettra de parvenir à un juste équilibre entre, d'une part, la nécessité de garantir un niveau élevé de qualité des transports maritimes et, d'autre part, la nécessité de préserver la compétitivité du secteur européen des transports maritimes, tout en maintenant des coûts raisonnables pour les opérateurs et les administrations des États membres.

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

La directive ne fait pas obstacle à l'adoption par les États membres de mesures plus strictes.

Champ d'application

La directive étend le champ d'application de la directive actuelle (directive 2005/35/CE) aux rejets illégaux de substances nuisibles transportées en colis, aux eaux usées, aux déchets et aux rejets d'eaux et de résidus des systèmes d'épuration des gaz d'échappement. Par ailleurs, elle assure la clarté et la **cohérence avec les règles et procédures internationales**, en particulier celles de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), dans un souci de protection de l'environnement marin.

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

Si des irrégularités ou des informations amènent à soupçonner qu'un navire qui est volontairement dans un port ou à un terminal en mer d'un État membre a été impliqué ou est impliqué dans un rejet de substances polluantes dans l'une des zones visées à la directive, l'État membre devra veiller à ce qu'une **inspection appropriée** ou une autre action appropriée soit entreprise conformément à son droit national, en tenant compte des directives pertinentes adoptées par l'Organisation maritime internationale (OMI).

Sanctions administratives

La directive met en place un **cadre juridique renforcé** pour les sanctions administratives et leur application effective, permettant aux autorités nationales de veiller à ce que des sanctions soient imposées de manière dissuasive et cohérente pour les incidents de pollution causés par les navires dans toutes les mers européennes.

Lorsque les autorités compétentes déterminent le type et le niveau de la sanction administrative à imposer à une compagnie ou à toute autre personne physique ou morale qu'elles reconnaissent responsable, elles devront prendre en compte toutes les **circonstances pertinentes de l'infraction**, notamment:

- la nature, la gravité et la durée du rejet;

- le degré de culpabilité ou de faute de la personne responsable;

- les dommages causés par le rejet à l'environnement ou à la santé humaine, y compris, le cas échéant, son incidence sur la pêche, le tourisme et les communautés côtières;

- la capacité financière de la compagnie;

- les avantages économiques que l'infraction a générés;

- les mesures prises par la compagnie pour empêcher le rejet ou atténuer ses conséquences;

- le degré de coopération de la compagnie avec l'autorité compétente.

Échange et communication d'informations

Les États membres et la Commission, avec l'assistance de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), devront coopérer dans le cadre de l'échange d'informations, en s'appuyant sur le système d' échange d'informations maritimes de l'Union visé à la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil (SafeSeaNet), en vue d'améliorer les informations nécessaires à la mise en œuvre effective de la directive.

La Commission devra mettre en place un **outil de communication d'informations électronique,** 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 d'exécution prévu par la directive. Sur la base des informations communiquées par les États membres, la Commission mettra à la disposition du public une vue d'ensemble à l'échelle de l' Union régulièrement mise à jour de la mise en œuvre et de l'exécution de la directive.

Formation

La Commission, avec l'aide de l'AESM et en coopération avec les États membres, devra faciliter le développement des capacités des États membres en dispensant, selon les besoins, des formations aux autorités chargées de la détection et de la vérification des infractions relevant du champ d'application de la directive et de l'exécution de sanctions.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 5.1.2025.

TRANSPOSITION : au plus tard le 6.7.2027.