Pollution causée par les navires et introduction de sanctions en cas d'infractions

2003/0037(COD) - 13/01/2004 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport le de M. Peter PEX (PPE/DE, NL), le Parlement européen a approuvé la proposition sous réserve d'un grand nombre d'amendements qui visent à rendre les règles proposées encore plus strictes. Le Parlement souhaite préciser que le but de la directive est d'assurer que chaque personne responsable de rejets illégaux fait l'objet de sanctions appropriées, notamment pénales. Les sanctions seront donc applicables à toute personne, y compris l'armateur, le propriétaire, l'affréteur ou le propriétaire de la cargaison d'un bateau et même la société de classification qui auront causé ou contribué à une pollution illégale intentionnellement ou en raison d'une grave négligence. Il est toutefois spécifié que les suspects d'infractions de pollution ont droit à ce que leur affaire soit examinée de façon équitable et indépendante et que les sanctions infligées doivent être proportionnées au fait délictueux. La directive doit donc respecter pleinement la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne et ses dispositions en matière de procédure judiciaire. Dans le cas de navires battant pavillon d'un État membre, la présente directive devrait s'appliquer quel que soit l'endroit où le rejet a été effectué. Les députés demandent la création d'un corps de garde-côtes européens dont la mission consisterait notamment à effectuer à l'improviste des contrôles efficaces en haute mer. La Commission est invitée présenter, au plus tard six mois après l'entrée en vigueur de la directive, une proposition en vue de la création d'un tel corps. le Parlement souhaite également que l'Agence de sécurité maritime européenne joue un rôle de coordination en ce qui concerne le renforcement de la directive et que l'AESM crée une banque de données électronique, accessible au public, sur les rejets illégaux et sur les navires qui ne se conforment pas à la directive. Les États membres devraient veiller à ce que les rejets illégaux de substances polluantes, et la participation, fût-ce par omission, et l'incitation à ces rejets ainsi que les manipulations techniques opérées sur les navires pour permettre des rejets illégaux soient considérés comme des infractions pénales lorsqu'ils sont commis. D'autres amendements visent la définition d'un calendrier pour l'installation d'équipements de bord qui permette le suivi afin de veiller à ce que les objectifs de la directive soient atteints: 1er juillet 2005 - Navires de plus de 3 000 TJB transportant des cargaisons dangereuses ; 1er juillet 2006 - Tous les autres navires de plus de 20 000 TJB ; 1er juillet 2007 - Tous les autres navires de plus de 10 000 TJB ; 1er janvier 2008 - Tous les autres navires de plus de 3 000 TJB. Pour lutter contre les pollutions volontaires, l'UE devrait s'engager, par le biais d'un plan européen, à installer les infrastructures nécessaires au dégazage et au nettoyage des bateaux dans tous les ports communautaires, ces derniers devant être en mesure de parer simultanément à plusieurs difficultés majeures. En outre, pour que tous les ports communautaires disposent d'installations de réception suffisantes pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaisons, la directive 2000/59/CE sur lesinstallations de réception portuaires devrait être mise en oeuvre dans sa totalité sans plus de retard. Enfin, pour que des sanctions pénales contre les pollutions volontaires soient effectives, les autorités de contrôle de l'État du port doivent tenir des registres des hydrocarbures; il est donc nécessaire que chaque État membre mette en place une législation sévère contre toute lacune dans la tenue de ces registres et toute inscription dont l'authenticité ne serait pas établie, afin de prévenir les dégazages sauvages à l'origine de l'essentiel des pollutions maritimes.