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

2003/0037(COD) - 07/10/2004 - Position du Conseil

Le Conseil a adopté sa position commune, les délégations grecque et maltaise votant contre le projet de directive. Le texte vise à permettre à la Communauté de faire usage de ses droits au titre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) tout en se conformant dans une large mesure aux obligations fixées par l'actuelle convention MARPOL.

Le principe fondamental du projet de directive est que tous les rejets de substances polluantes sont considérés comme des infractions s'ils ont été commis intentionnellement, par imprudence ou à la suite d'une négligence grave. Les États membres sont autorisés à prendre les mesures nécessaires pour que ces infractions donnent lieu à des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives qui peuvent inclure des sanctions pénales ou administratives. Les exceptions prévues sont en conformité avec la convention MARPOL, par exemple le cas où le rejet est fait en vue de sauver des vies ou le navire lui-même.

En ce qui concerne le cas particulier d'un rejet dû à un accident, la règle générale s'applique: si le rejet survient dans les eaux intérieures ou la mer territoriale d'un État membre, il est considéré comme une infraction pour toutes les personnes, s'il a été commis intentionnellement, par imprudence ou à la suite d'une négligence grave. Si, par contre, le rejet se produit en dehors des eaux intérieures et des mers territoriales, l'exception en la matière prévue par la convention MARPOL s'applique au propriétaire du navire, au capitaine et à l'équipage lorsqu'il agit sous la responsabilité du capitaine.

Le troisième élément important du texte de compromis est celui qui permet à un État côtier de prendre des mesures d'exécution en ce qui concerne les navires en transit en cas de rejet dans la zone économique exclusive, en vertu de la convention CNUDM, (article 5, paragraphe 2). Le texte approuvé prévoit que les États membres exercent leurs droits au titre de l'article 220, paragraphe 6, de la convention CNUDM, c'est-à-dire s'il y a preuve manifeste d'un rejet causant des dommages importants. Dans ce cas, l'État membre concerné soumet la question à ses autorités compétentes en vue d'intenter une action et notamment d'ordonner l'immobilisation du navire conformément à son droit interne.

Étant donné que l'approche suivie par le Conseil est très différente par rapport au texte initialement proposé, comme il est indiqué plus haut, il n'a pas été possible de tenir compte dans la position commune de la majeure partie des amendements proposés par le Parlement européen en première lecture.

- l'idée de créer un corps de garde-côtes européens ne figurait pas dans la proposition initiale de la Commission. Bien que le Conseil estime important d'examiner les moyens de renforcer la protection du littoral européen, il ne souhaite pas préjuger toute initiative de la Commission à cette fin, conduisant éventuellement à l'élaboration d'un acte législatif séparé ;

- le Conseil partage les préoccupations du Parlement européen concernant la mise en œuvre de la législation communautaire sur la sécurité maritime. Il estime cependant que l'application des actes législatifs existants, comme la directive 2000/59/CE sur les installations de réception portuaires, relève de la compétence des États membres et que son suivi est l'une des tâches incombant à la Commission en vertu du traité ;

- l'objectif de la directive étant de qualifier clairement les rejets de substances polluantes par les navires d'infractions en vertu du droit communautaire, le Conseil estime que les autres dispositions techniques concernant les équipements de bord permettant un suivi ou les registres des hydrocarbures vont au-delà du champ d'application de la proposition ;

- En ce qui concerne le champ d'application de la directive, le Conseil juge approprié de traiter sur un pied d'égalité tous les navires, quel que soit leur pavillon, dans une zone maritime donnée, en vue d'éviter une situation désavantageuse pour les navires battant pavillon d'un État membre.