


Informations de base	
2023/0171(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Pollution causée par les navires et introduction de sanctions Modification Directive 2005/35 2003/0037(COD) Subject 3.20.03.01 Sécurité maritime 3.20.15.06 Coopération et accords de transport maritime ou fluvial 3.70.05 Pollution marine et côtière, pollution par les navires et les hydrocarbures 3.70.16 Droit et environnement, responsabilité pénale	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond		Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme	MARINESCU Marian-Jean (EPP)	07/07/2023
		Rapporteur(e) fictif/fictive CERDAS Sara (S&D) RASMUSSEN Bergur Løkke (Renew) PAULUS Jutta (Greens/EFA) FIDANZA Carlo (ECR) CHAIBI Leila (The Left)	
	Commission pour avis		Date de nomination
	BUDG Budgets	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	PECH Pêche	MONTEIRO DE AGUIAR Cláudia (EPP)	12/09/2023
	JURI Affaires juridiques	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

	<div>LIBE</div> Libertés civiles, justice et affaires intérieures	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
Conseil de l'Union européenne	<div>Formation du Conseil</div> Agriculture et pêche	<div>Réunions</div> 4057	<div>Date</div> 2024-11-18
Commission européenne	<div>DG de la Commission</div> Mobilité et transports	<div>Commissaire</div> VĂLEAN Adina	
Comité économique et social européen			
Comité européen des régions			

Événements clés			
Date	Événement	Référence	Résumé
01/06/2023	Publication de la proposition législative	COM(2023)0273 <div></div>	Résumé
10/07/2023	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
16/11/2023	Vote en commission, 1ère lecture		
16/11/2023	Décision de la commission parlementaire d'ouvrir des négociations interinstitutionnelles à travers d'un rapport adopté en commission		
17/11/2023	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A9-0365/2023	Résumé
20/11/2023	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 71)		
22/11/2023	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles confirmée par la plénière (Article 71)		
04/03/2024	Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture	GEDA/A/(2024)001231 PE759.758	
10/04/2024	Décision du Parlement, 1ère lecture	T9-0202/2024	Résumé
10/04/2024	Résultat du vote au parlement	<div></div>	
18/11/2024	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
27/11/2024	Signature de l'acte final		
16/12/2024	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2023/0171(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique

Instrument législatif	Directive
Modifications et abrogations	Modification Directive 2005/35 2003/0037(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 100-p2
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/9/12155

Portail de documentation




Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE752.749	04/09/2023	
Amendements déposés en commission		PE752.942	25/09/2023	
Avis de la commission	<div>PECH</div>	PE753.445	15/11/2023	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A9-0365/2023	17/11/2023	Résumé
Texte convenu lors de négociations interinstitutionnelles		PE759.758	28/02/2024	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T9-0202/2024	10/04/2024	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Lettre de la Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel	GEDA/A/(2024)001231	28/02/2024	
Projet d'acte final	00091/2024/LEX	27/11/2024	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2023)0273 	01/06/2023	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2023)0209 	01/06/2023	
Document annexé à la procédure	SWD(2023)0159	01/06/2023	
Document annexé à la procédure	SWD(2023)0164 	01/06/2023	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2024)377	29/07/2024	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé

Contribution	IT_CHAMBER	COM(2023)0273	05/10/2023	
Autres Institutions et organes				
Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES2154/2023	20/09/2023	

Informations complémentaires		
Source	Document	Date
Service de recherche du PE	Briefing	13/12/2023

Réunions avec des représentant(e)s d'intérêts, publiées conformément au règlement intérieur

Rapporteur(e)s, rapporteur(e)s fictifs/fictives et président(e)s des commissions

Transparence				
Nom	Rôle	Commission	Date	Représentant(e)s d'intérêts
CHAIBI Leila	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	24/10/2023	Fonds international pour la protection des animaux (IFAW)
CERDAS Sara	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	21/09/2023	SSPD - ECSA
RASMUSSEN Bergur Løkke	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	18/09/2023	European Community Shipowners' Associations
CERDAS Sara	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	15/09/2023	Costa Cruises Group

Acte final	
Directive 2024/3101 JO OJ L 16.12.2024	Résumé

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.

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 (épuration);

- **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.

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.

Pollution causée par les navires et introduction de sanctions

2023/0171(COD) - 10/04/2024 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 583 voix pour, 27 contre et 12 abstentions, une résolution législative 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 position du Parlement européen arrêtée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit:

Objet

La directive proposée 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 dissuasives, efficaces et proportionnées, dans le but d'améliorer la sécurité maritime et de renforcer la protection de l'environnement marin contre la pollution par les navires.

Chaque État membre devra prendre toutes les mesures nécessaires pour que toute compagnie ou autre personne physique ou morale ayant commis une infraction soit tenue pour responsable.

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

Si des irrégularités ou des informations amènent à soupçonner un navire qui est volontairement dans un port ou à un terminal en mer d'un État membre d'avoir été impliqué ou d'être 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 qu'une autre action appropriée soit entreprise conformément à son droit national, en tenant compte les lignes directrices pertinentes adoptées par l'OMI. Si l'inspection révèle des faits qui peuvent impliquer l'existence d'une infraction, l'État membre concerné appliquera les dispositions de la directive. Les autorités compétentes de l'État membre et de l'État du pavillon du navire seront informées.

Sanctions administratives

Les sanctions administratives introduites lors de la transposition de la directive devront comprendre les amendes infligées à la compagnie tenue pour responsable de l'infraction. Si le système juridique d'un État membre ne prévoit pas de sanctions administratives, il sera possible d'appliquer cette disposition de sorte que les sanctions, y compris les amendes, soient déterminées par l'autorité compétente et imposées par les juridictions nationales compétentes, en veillant à ce que ces voies de droit soient effectives et aient un effet équivalent aux amendes administratives infligées par les autorités compétentes. En tout état de cause, les sanctions infligées doivent être **effectives, proportionnées et dissuasives**.

Échange d'informations et d'expériences

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.

Afin de garantir le suivi efficace de la mise en œuvre de la directive par tous les États membres, chaque État membre devra assurer une **analyse numérique de toutes les alertes à haut niveau de confiance** au cours des trois premières années suivant la transposition de la présente directive. Durant ce délai, tous les États membres devront également indiquer s'ils vérifient ou non ces alertes à haut niveau de confiance envoyées par CleanSeaNet chaque année, et s'efforceront de vérifier **au moins 25%** de ces alertes à haut niveau de confiance.

Par «vérifier», on entend toute mesure de suivi prise par les autorités compétentes à la suite d'une alerte du système CleanSeaNet afin de déterminer si l'alerte en question correspond à un rejet illégal. Si un État membre ne vérifie pas une alerte, il devra indiquer les raisons de ne pas y donner suite.

Les informations sur les incidents majeurs de pollution causée par les navires devront être transmises en temps utile aux communautés de pêcheurs et aux communautés côtières concernées.

La Commission devra organiser **l'échange d'expériences et de bonnes pratiques** entre les autorités nationales compétentes des États membres sur les moyens de garantir que les sanctions sont effectivement déterminées et appliquées. Sur la base de cet échange d'informations, la Commission pourra proposer des lignes directrices, y compris sur les types de substances polluantes et les zones sensibles préoccupantes.

Publication des informations

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'application de la présente directive, au terme de la procédure administrative et judiciaire, le cas échéant. Dans la mesure où les informations concernant des sanctions incluent des données à caractère personnel ou des informations commerciales sensibles, ces informations doivent être anonymisées.

Dans le cadre de l'évaluation et de l'examen de la directive, la Commission devrait évaluer les taux de vérification des États membres et envisager de proposer, le cas échéant, des taux de vérification supérieurs à ceux prévus dans la directive, en fonction de l'évolution technologique et des circonstances et capacités particulières des États membres.