

Mercredi, 23 février 2005

- vu l'article 300, paragraphe 3, premier alinéa, du traité CE, conformément auquel il a été consulté par le Conseil (C6-0167/2004),
 - vu les articles 51 et 83, paragraphe 7, de son règlement,
 - vu le rapport de la commission des libertés civiles, de la justice et des affaires intérieures (A6-0037/2005);
1. approuve la proposition de décision du Conseil;
 2. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission, ainsi qu'aux gouvernements et aux parlements des États membres.
-

P6_TA(2005)0040

Introduction de sanctions en cas d'infractions de pollution *II**

Résolution législative du Parlement européen relative à la position commune du Conseil en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions (11964/3/2004 — C6-0157/2004 — 2003/0037(COD))

(Procédure de codécision: deuxième lecture)

Le Parlement européen,

- vu la position commune du Conseil (11964/3/2004 — C6-0157/2004),
 - vu sa position en première lecture ⁽¹⁾ sur la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2003)0092) ⁽²⁾,
 - vu l'article 251, paragraphe 2, du traité CE,
 - vu l'article 62 de son règlement,
 - vu la recommandation pour la deuxième lecture de la commission des transports et du tourisme (A6-0015/2005);
1. approuve la position commune telle qu'amendée;
 2. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission.

⁽¹⁾ Textes adoptés du 13.1.2004, P5_TA(2004)0009.

⁽²⁾ Non encore publiée au JO.

P6_TC2-COD(2003)0037

Position du Parlement européen arrêtée en deuxième lecture le 23 février 2005 en vue de l'adoption de la directive 2005/.../CE du Parlement européen et du Conseil relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission,

Mercredi, 23 février 2005

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La politique de la Communauté en matière de sécurité maritime vise un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement et se fonde sur le principe qu'il incombe à toutes les parties concernées par le transport de marchandises par mer de faire en sorte que les navires exploités dans les eaux communautaires soient conformes aux règles et normes en vigueur.
- (2) Dans tous les États membres, les normes matérielles pour les rejets de substances polluantes provenant des navires sont fondées sur la convention Marpol 73/78; toutefois, ces règles sont quotidiennement ignorées par un très grand nombre de navires qui naviguent dans les eaux communautaires, sans qu'aucune mesure ne soit prise pour corriger cet état de fait.
- (3) La convention Marpol 73/78 est mise en œuvre différemment d'un État membre à l'autre, de sorte qu'une harmonisation est nécessaire au niveau communautaire; en particulier, les pratiques des États membres concernant l'imposition de sanctions pour les rejets de substances polluantes par les navires varient fortement.
- (4) Des mesures de nature dissuasive font partie intégrante de la politique de sécurité maritime de la Communauté car elles assurent un lien entre la responsabilité de chaque partie concernée par le transport de marchandises polluantes par mer et l'exposition des parties à des sanctions. Pour parvenir à une protection efficace de l'environnement, il est donc nécessaire de disposer de sanctions efficaces, dissuasives et proportionnées.
- (5) À cet effet, il est essentiel de rapprocher, **au moyen des instruments juridiques appropriés**, les dispositions juridiques existantes, notamment en ce qui **concerne la** définition précise de l'infraction *considérée*, les **exemptions**, les règles minimales en matière de *sanctions*, la responsabilité et la compétence.
- (6) **La présente directive est complétée par une réglementation détaillée des infractions pénales et des sanctions ainsi que par d'autres dispositions énoncées dans la décision-cadre 2005/.../JAI du Conseil [visant le renforcement du cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires].**
- (7) Ni le régime international relatif à la responsabilité civile et à l'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures ni celui concernant la pollution par d'autres substances dangereuses ou nocives ne comportent suffisamment d'effets dissuasifs pour décourager les parties concernées par le transport de cargaisons dangereuses par mer d'avoir recours à des pratiques inférieures aux normes. Les effets dissuasifs requis ne peuvent être assurés que par l'introduction de sanctions s'appliquant à quiconque cause ou contribue à causer une pollution marine. Les sanctions devraient être applicables non seulement au propriétaire ou au capitaine du navire mais également au propriétaire de la cargaison, à la société de classification ou à toute autre personne impliquée.
- (8) Il convient que les rejets de substances polluantes par des navires soient considérés comme des infractions s'ils ont été commis intentionnellement, téméairement ou à la suite d'une négligence grave. **Ces infractions sont considérées comme des délits par la décision-cadre 2005/.../JAI du Conseil, qui complète la directive, et dans les circonstances prévues par cette décision.**
- (9) Les sanctions applicables pour les rejets de substances polluantes provenant des navires ne sont pas liées à la responsabilité civile des parties intéressées et ne sont donc soumises à aucune règle concernant la limitation ou la détermination des responsabilités civiles, pas plus qu'elles ne restreignent l'indemnisation efficace des victimes des incidents de pollution.

⁽¹⁾ JO C 220 du 16.9.2003, p. 72.

⁽²⁾ JO C ...

⁽³⁾ Position du Parlement européen du 13 janvier 2004 (JO C 92 E du 21.4.2004, p. 77), position commune du Conseil du 7 octobre 2004 (JO C 25 E du 1.2.2005, p. 29), position du Parlement européen du 23 février 2005.

Mercredi, 23 février 2005

- (10) Il convient que les États membres renforcent efficacement leur coopération pour faire en sorte que les rejets de substances polluantes provenant des navires soient détectés à temps et que les contrevenants soient identifiés. ***C'est pourquoi l'Agence européenne pour la sécurité maritime a un rôle de premier plan à jouer en agissant de concert avec les États membres pour mettre au point des solutions techniques et fournir une assistance technique à la mise en œuvre de la présente directive et en contribuant à l'accomplissement de toute mission confiée à la Commission pour une mise en œuvre efficace de la présente directive.***
- (11) ***Afin de mieux prévenir et combattre la pollution du milieu marin, des synergies devraient être créées entre les autorités chargées de l'application de la loi, comme les services nationaux de garde-côtes. Dans ce contexte, la Commission devrait procéder à une étude de faisabilité faisant apparaître les coûts et bénéfices de la mise en place d'un corps de garde-côtes européens chargés de prévenir la pollution et d'y apporter une réponse. Cette étude serait, le cas échéant, suivie d'une proposition relative à la création d'un corps de garde-côtes européens.***
- (12) Lorsqu'il existe une preuve manifeste et objective d'un rejet ayant causé ou risquant de causer des dommages importants, il convient que les États membres saisissent leurs autorités compétentes en vue d'intenter une action, conformément à l'article 220 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982.
- (13) ***L'application de la directive 2000/59/CE⁽¹⁾ est, avec la présente directive, un instrument clé de la série de mesures destinées à prévenir la pollution causée par les navires.***
- (14) La présente directive est conforme aux principes de subsidiarité et de proportionnalité fixés à l'article 5 du traité. L'introduction dans le droit communautaire des normes internationales applicables en matière de pollution causée par les navires et l'instauration de sanctions, qui peuvent comprendre des sanctions pénales ou administratives en cas d'infractions à ces normes, est une mesure nécessaire pour atteindre un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement dans le transport maritime. Seules des règles harmonisées peuvent permettre à la Communauté d'atteindre efficacement ces objectifs. La directive se limite au minimum requis pour atteindre ces objectifs et n'excède pas ce qui est nécessaire à cette fin. Elle ne fait pas obstacle à l'adoption par les États membres de mesures plus strictes, conformes au droit international, contre la pollution causée par les navires.
- (15) La présente directive respecte pleinement la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne; ***toute personne soupçonnée d'avoir commis une infraction doit se voir garantir un procès équitable et impartial; les sanctions doivent être proportionnées à la gravité de l'infraction.***

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objet

1. La présente directive a pour objet ***d'incorporer dans le droit communautaire les normes internationales relatives à la pollution causée par les navires et de faire en sorte que les personnes responsables de rejets fassent*** l'objet de sanctions appropriées, ***conformément à l'article 8***, le but étant d'améliorer la sécurité maritime et de renforcer la protection de l'environnement marin contre la pollution par les navires.

2. La présente directive ***ne*** fait pas obstacle à l'adoption par les États membres de mesures plus strictes, conformes au droit international, contre la pollution causée par les navires.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1) «Marpol 73/78» la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et son protocole de 1978, tel que modifié;
- 2) «substances polluantes» les substances visées aux annexes I (hydrocarbures) et II (substances liquides nocives) de Marpol 73/78;

⁽¹⁾ Directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison (JO L 332 du 28.12.2000, p. 81). Directive modifiée par la directive 2002/84/CE (JO L 324 du 29.11.2002, p. 53).

Mercredi, 23 février 2005

- 3) «rejet» tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, visé à l'article 2 de Marpol 73/78;
- 4) «navire» un bâtiment de mer, indépendamment de son pavillon, de quelque type que ce soit, exploité en milieu marin, y compris les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles et les engins flottants.

Article 3

Champ d'application

1. La **présente** directive s'applique, conformément au droit international, aux rejets de substances polluantes dans:
 - a) les eaux intérieures, y compris les ports, d'un État membre, dans la mesure où le régime Marpol est applicable;
 - b) les eaux territoriales d'un État membre;
 - c) les détroits utilisés pour la navigation internationale soumis au régime du passage en transit, conformément à la partie III, section 2, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, dans la mesure où un État membre exerce une juridiction sur ces détroits;
 - d) la zone économique exclusive, ou une zone équivalente, d'un État membre, établie conformément au droit international; et
 - e) la haute mer.
2. La présente directive s'applique aux rejets de substances polluantes provenant de tout type de navire, quel **que** soit son pavillon, à l'exception des navires de guerre et navires de guerre auxiliaires, ainsi que des autres navires appartenant à un État ou exploités par un État et affectés, au moment considéré, exclusivement à un service public non commercial.

Article 4

Infractions

Les États membres veillent à ce que les rejets par des navires de substances polluantes dans l'une des zones visées à l'article 3, paragraphe 1, soient considérés comme des infractions s'ils ont été commis intentionnellement, téméairement ou à la suite d'une négligence grave. **Ces infractions sont considérées comme des délits par la décision-cadre du Conseil 2003/577/JAI, qui complète la présente directive, et dans les circonstances prévues par cette décision.**

Article 5

Exceptions

1. Un rejet de substances polluantes dans l'une des zones visées à l'article 3, paragraphe 1, n'est pas considéré comme une infraction s'il remplit les conditions énoncées à l'annexe I, **règles 9, 10, 11 a) ou 11 c)**, ou à l'annexe II, **règles 5, 6 a) ou 6 c)**, de Marpol 73/78.
2. Un rejet de substances polluantes dans les zones visées à l'article 3, paragraphe 1, points c), d) et e), n'est pas considéré comme une infraction de la part du propriétaire, du capitaine ou de l'équipage agissant sous l'autorité du capitaine s'il remplit les conditions énoncées à l'annexe I, règle 11 b), ou à l'annexe II, règle 6 b), de **Marpol 73/78**.

Article 6

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

1. 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 l'article 3, paragraphe 1, l'État membre veille à ce qu'une inspection appropriée soit entreprise conformément à son droit national, en tenant compte des lignes directrices pertinentes adoptées par l'Organisation maritime internationale (OMI).

Mercredi, 23 février 2005

2. Si l'inspection visée au paragraphe 1 révèle des faits qui peuvent impliquer l'existence d'une infraction au sens de l'article 4, les autorités compétentes de l'État membre et de l'État du pavillon du navire sont informées.

Article 7

Mesures d'exécution par les États riverains à l'égard des navires en transit

1. Si le rejet de substances polluantes présumé a lieu dans les zones visées à l'article 3, paragraphe 1, points b), c), d) ou e), et si le navire qui est soupçonné de l'avoir effectué ne fait pas escale dans un port de l'État membre qui détient les informations relatives au rejet présumé, les dispositions suivantes s'appliquent:

- a) si la prochaine escale du navire a lieu dans un autre État membre, les États membres concernés coopèrent étroitement à l'inspection visée à l'article 6, paragraphe 1, et à la prise de décision concernant les **mesures appropriées** pour le rejet en question;
- b) si la prochaine escale du navire a lieu dans un port d'un État non membre de la Communauté, l'État membre prend les mesures nécessaires pour que le prochain port d'escale du navire soit informé du rejet présumé et demande que l'État de la prochaine escale prenne les mesures appropriées en ce qui concerne le rejet en question.

2. Lorsqu'il existe une preuve manifeste et objective qu'un navire naviguant dans les zones visées à l'article 3, paragraphe 1, points b) ou d), a commis, dans la zone visée à l'article 3, paragraphe 1, point d), une infraction ayant entraîné des rejets qui ont causé ou risquent de causer des dommages importants au littoral ou aux intérêts connexes de l'État membre concerné ou à toutes ressources dans les zones visées à l'article 3, paragraphe 1, points b) ou d), cet État, sous réserve de la partie XII, section 7, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, et si les éléments de preuve le justifient, saisit ses autorités compétentes en vue d'intenter une action, comportant entre autres l'immobilisation du navire, conformément à son droit interne.

3. En tout état de cause, les autorités de l'État du pavillon du navire sont informées.

Article 8

Sanctions

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les infractions visées à l'article 4 donnent lieu à des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives, qui peuvent comprendre des sanctions pénales ou administratives.

2. Chaque État membre prend les mesures nécessaires pour que les sanctions visées au paragraphe 1 s'appliquent à quiconque est jugé responsable d'une infraction visée à l'article 4.

Article 9

Conformité avec le droit international

Les États membres appliquent les dispositions de la présente directive sans aucune discrimination de droit ou de fait à l'encontre des navires étrangers et conformément au droit international applicable, notamment la partie XII, section 7, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, et ils notifient rapidement à l'État du pavillon du navire et à tout autre État concerné les mesures prises en vertu de la présente directive.

Article 10

Mesures d'accompagnement

1. Aux fins de la présente directive, les États membres et la Commission coopèrent, le cas échéant, en collaboration étroite avec l'Agence européenne pour la sécurité maritime et **en tenant compte** du pro-

Mercredi, 23 février 2005

gramme d'action destiné à lutter contre la pollution marine accidentelle ou intentionnelle qui a été instauré par la décision n° 2850/2000/CE⁽¹⁾ **et, le cas échéant, de l'application de la directive 2000/59/CE** pour:

- a) élaborer les systèmes d'information nécessaires à la mise en œuvre effective de la présente directive;
- b) établir des pratiques et orientations communes fondées sur celles existant au niveau international pour, notamment:
 - le suivi et l'identification rapide des navires procédant à des rejets de substances polluantes en violation de la présente directive et notamment, le cas échéant, au moyen d'équipements de contrôle embarqués;
 - l'élaboration de méthodes de traçage fiables permettant de faire le lien entre des substances polluantes détectées en mer et un navire donné; et
 - l'application effective de la présente directive.

2. Dans le cadre des missions qui lui sont confiées par le règlement (CE) n° 1406/2002⁽²⁾, l'Agence européenne pour la sécurité maritime:

- a) **coopère avec les États membres en élaborant des solutions techniques et en fournissant une assistance technique en rapport avec la mise en œuvre de la présente directive, par des actions comme le pistage des rejets par repérage et surveillance par satellite;**
- b) **assiste la Commission dans la mise en œuvre de la présente directive, y compris, le cas échéant, au moyen de visites dans les États membres, conformément à l'article 3 du règlement (CE) n° 1406/2002.**

Article 11

Étude de faisabilité

Afin de mieux prévenir et combattre la pollution du milieu marin, des synergies devraient être créées entre les autorités chargées de l'application de la loi, comme les services nationaux de gardes-côtes. À cette fin, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil, avant la fin de 2006, une étude de faisabilité faisant apparaître les coûts et bénéfices de la mise en place d'un corps de garde-côtes européens chargés de prévenir la pollution et d'y apporter une réponse.

Article 12

Rapports

Tous les trois ans, chaque État membre transmet un rapport à la Commission pour l'informer de l'application de la présente directive par les autorités compétentes. Sur la base de ces rapports, la Commission soumet un rapport communautaire au Parlement européen et au Conseil. **Dans ce rapport, la Commission étudie notamment s'il convient d'étendre le champ d'application de la présente directive ou de la réviser. Elle y décrit également l'évolution de la jurisprudence pertinente dans les États membres et y examine la possibilité de mettre en place une base de données publique contenant cette jurisprudence.**

Article 13

Comité

1. La Commission est assistée par le Comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) établi par l'article 3 du règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002⁽³⁾.

2. La Commission informe régulièrement le comité instauré par la décision n° 2850/2000/CE de toute mesure proposée ou autre activité pertinente concernant la lutte contre la pollution marine.

⁽¹⁾ Décision n° 2850/2000/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2000 établissant un cadre communautaire de coopération dans le domaine de la pollution marine accidentelle ou intentionnelle (JO L 332 du 28.12.2000, p. 1). Décision modifiée par la décision n° 787/2004/CE (JO L 138 du 30.4.2004, p. 12).

⁽²⁾ **Règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime (JO L 208 du 5.8.2002, p.1).**

⁽³⁾ JO L 324 du 29.11.2002, p. 1. Règlement modifié par le règlement (CE) n° 415/2004 de la Commission (JO L 68 du 6.3.2004, p. 10).

Mercredi, 23 février 2005

Article 14

Procédure de modification

Les modifications de Marpol 73/78 visées à l'article 2, point 1), peuvent être exclues du champ d'application de la présente directive en application de l'article 5 du règlement (CE) n° 2099/2002.

Article 15

Mise en œuvre

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le...⁽¹⁾. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

Article 16

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

Article 17

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à ..., le ...

Par le Parlement européen
Le Président

Par le Conseil
Le Président

⁽¹⁾ Dix-huit mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

ANNEXE

Résumé, à titre de référence, des règles de Marpol 73/78 concernant les rejets d'hydrocarbures et de substances liquides nocives visés à l'article 2, paragraphe 2

Partie I: Hydrocarbures (Annexe I de Marpol 73/78)

Aux fins de l'Annexe I de Marpol 73/78, «hydrocarbures» désigne le pétrole sous toutes ses formes, à savoir notamment le pétrole brut, le fuel-oil, les boues, les résidus d'hydrocarbures et les produits raffinés (autres que les produits pétrochimiques qui sont soumis aux dispositions de l'Annexe II de Marpol 73/78), et «mélange d'hydrocarbures» désigne tout mélange contenant des hydrocarbures.

Extraits des dispositions pertinentes de l'Annexe I de Marpol 73/78:

Règle 9: Réglementation des rejets d'hydrocarbures

1) Sous réserve des dispositions des règles 10 et 11 de la présente Annexe et du paragraphe 2) de la présente règle, il est interdit à tout navire auquel la présente Annexe s'applique de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'eau et d'hydrocarbures, sauf lorsque toutes les conditions suivantes se trouvent réunies: