



26.9.2024

RECTIFICATIF

à la position du Parlement européen arrêtée en première lecture le 10 avril 2024 en vue de l'adoption de la directive (UE) 2024/... 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

P9_TA(2024)0202
(COM(2023)0273 – C9-0187/2023 – 2023/0171(COD))

Par application de l'article 251 du règlement intérieur du Parlement européen, la position citée en objet est rectifiée comme suit:

DIRECTIVE (UE) 2024/...
DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du ...

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

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,
vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,
vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,
vu l'avis du Comité économique et social européen¹,
après consultation du Comité des régions **■** ,
statuant conformément à la procédure législative ordinaire²,

¹ JO C, C/2023/872, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/872/oj>.

² Position du Parlement européen du 10 avril 2024 (non encore parue au Journal officiel).

considérant ce qui suit:

- (1) La politique maritime de l'Union vise un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement. Cet objectif peut être atteint par le respect des conventions, codes et résolutions internationaux tout en maintenant la liberté de navigation prévue par la convention des Nations unies sur le droit de la mer.
- (2) La convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après dénommée «Marpol 73/78») **de l'Organisation maritime internationale (OMI)** prévoit des interdictions générales en matière de rejets en mer des navires, mais régit aussi les conditions dans lesquelles certaines substances peuvent être déversées dans le milieu marin. ***Marpol 73/78 contient des exceptions pour le rejet de substances polluantes, régies par ses annexes, qui ne doit pas être considéré comme une infraction lorsque des conditions déterminées sont remplies. Ces annexes ne prévoient pas d'exemptions dans les cas où les responsables du dommage ont agi soit avec l'intention de causer un dommage, soit témérairement et en sachant qu'un dommage en résulterait probablement.***

- (3) Depuis l'adoption de la directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil **■**³, Marpol 73/78 et ses annexes ont fait l'objet d'amendements importants, qui ont permis de fixer des normes plus strictes et de poser des interdictions de rejets en mer de substances par les navires. Il convient de tenir compte de ces changements ainsi que des leçons tirées de la mise en œuvre de la directive 2005/35/CE.
- (4) *Si l'objectif principal de la présente directive est de transposer dans le droit de l'Union les modifications importantes apportées à Marpol 73/78, un texte complet et à jour de Marpol 73/78 et de ses annexes n'est cependant pas accessible au public. Cela complique l'accès adéquat du secteur, des citoyens et des administrations au texte de Marpol 73/78, ainsi qu'à d'autres conventions similaires de l'OMI.*
- (5) *Les États membres devraient collaborer au sein de l'OMI afin que les textes complets et à jour des conventions de l'OMI, y compris Marpol 73/78 et ses annexes, soient accessibles gratuitement au public.*

³ Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions, notamment pénales, en cas d'infractions de pollution (JO L 255 du 30.9.2005, p. 11).

- (6) La directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil⁴ garantit que les déchets des navires sont déposés dans les ports de l'Union, où ils sont collectés dans des installations de réception portuaires adéquates. L'exécution de la directive (UE) 2019/883, ainsi que de la directive 2005/35/CE, est un instrument essentiel pour prévenir la pollution causée par les navires. Afin de garantir un système efficace, intégré et cohérent d'exécution en ce qui concerne les dispositions de la directive (UE) 2019/883 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, il convient de modifier la directive 2005/35/CE pour étendre son champ d'application aux annexes IV à VI de Marpol 73/78, en vue de dissuader les navires de rejeter illégalement en mer des substances polluantes au lieu de les déposer dans des installations de réception portuaires conformément à la directive (UE) 2019/883.

⁴ Directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, modifiant la directive 2010/65/UE et abrogeant la directive 2000/59/CE (JO L 151 du 7.6.2019, p. 116).

- (7) Le champ d'application de la directive (UE) 2019/883 ne comprend pas l'annexe III de Marpol 73/78 car les produits transportés en colis ne sont pas considérés comme des déchets et ne sont donc généralement pas déposés dans des installations de réception portuaires. Il ne saurait toutefois être exclu que des substances nuisibles transportées en colis puissent être rejetées illégalement en mer. Par conséquent, il convient d'étendre le champ d'application de la directive 2005/35/CE afin de couvrir l'annexe III de Marpol 73/78. En conséquence, le rejet de substances nuisibles devrait être interdit en vertu de la directive 2005/35/CE, à moins que les autorités compétentes n'estiment que ce rejet était nécessaire pour assurer la sécurité du navire ou sauver des vies humaines en mer. *À cet égard, les rejets visés dans la présente directive n'incluent pas l'immersion relevant de la convention de Londres de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et de son protocole de 1996.*

- (8) Marpol 73/78 inclut les émissions des navires dans la définition des rejets qui figure à son article 2. L'annexe VI de Marpol 73/78 traite de la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires. L'annexe VI et les directives correspondantes de l'OMI sur les dispositifs d'épuration des gaz d'échappement (EGCS) [résolution MEPC.340(77)] autorisent l'utilisation des EGCS par les navires comme méthode de mise en conformité alternative pour réduire les émissions d'oxydes de soufre (**SO_x**). L'annexe VI de Marpol 73/78 **réglemente** les résidus provenant des EGCS en interdisant leur rejet en mer et en exigeant leur dépôt dans des installations de réception portuaires adéquates. La directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil⁵ transpose les normes internationales en matière de **SO_x** dans le droit de l'Union, tandis que la directive (UE) 2019/883 garantit que les résidus provenant des EGCS sont déposés dans des installations de réception portuaires. Étant donné que les résidus provenant des EGCS entraînent une pollution du milieu marin, les sanctions prévues par la directive 2005/35/CE devraient s'appliquer dans le cas de rejets illégaux.

⁵ Directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides (JO L 132 du 21.5.2016, p. 58.)

- (9) *Les «eaux de rejet», au sens tant de la circulaire MEPC.1/Circ.899 que de la résolution MEPC.340(77), peuvent être déversées directement en mer si elles sont conformes aux critères de qualité des eaux de rejet énoncés dans les directives de l'OMI sur les EGCS. Toutefois, les eaux de rejet provenant des EGCS pourraient porter atteinte à l'écosystème même si elles sont conformes à Marpol 73/78. Dans ce cas, les États membres peuvent imposer des restrictions ou des limitations qui peuvent être fondées sur l'évaluation effectuée à l'aide de la méthodologie pour les analyses des risques et d'impact qui figure dans les directives élaborées par l'OMI et recommandées par le Comité de la protection du milieu marin (MEPC). En pareil cas, les «eaux de rejet» entraînent une pollution du milieu marin, et les sanctions administratives prévues par la directive 2005/35/CE devraient s'appliquer en cas de rejets illégaux en tenant dûment compte de la circulaire MEPC.1/Circ.883/Rev.1.*
- (10) La directive (UE) 2024/1203 *du Parlement européen et du Conseil*⁶ garantit des définitions communes des infractions pénales environnementales et met à disposition des sanctions pénales effectives, proportionnées et dissuasives pour les infractions environnementales graves. La directive 2005/35/CE a été modifiée par la directive 2009/123/CE du Parlement européen et du Conseil⁷, qui a introduit des sanctions pénales pour certaines infractions à la directive 2005/35/CE qui relèvent désormais du champ d'application de la directive (UE) 2024/1203. Par conséquent, les dispositions de la directive 2005/35/CE qui ont été ajoutées ou remplacées par la directive 2009/123/CE devraient être supprimées.

⁶ Directive (UE) 2024/1203 du Parlement européen et du Conseil du 11 avril 2024 relative à la protection de l'environnement par le droit pénal et remplaçant les directives 2008/99/CE et 2009/123/CE (JO L, 2024/1203, 30.4.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1203/oj>).

⁷ Directive 2009/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant la directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions (JO L 280 du 27.10.2009, p. 52).

- (11) Les sanctions administratives introduites lors de la transposition de la directive 2005/35/CE devraient être sans préjudice de la directive (UE) 2024/1203. Il convient que les États membres définissent l'étendue de l'application du droit administratif et pénal en ce qui concerne les infractions de pollution causée par les navires conformément à leur droit national. ***La présente directive n'empêche pas les États membres de prendre des mesures plus strictes conformément au droit de l'Union et au droit international, en prévoyant des sanctions administratives ou pénales conformément à leur droit national.*** Dans le cadre de l'application du droit national transposant la directive 2005/35/CE, les États membres devraient veiller à ce que l'imposition de sanctions pénales et de sanctions administratives respecte les principes de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, y compris le principe *ne bis in idem*, ***en tenant dûment compte du principe du pollueur-payeur, lorsqu'il y a lieu.***

- (12) Il y a lieu de renforcer les sanctions prévues par la directive 2005/35/CE en veillant à l'application cohérente des sanctions administratives dans toute l'Union. Afin de renforcer l'effet dissuasif des sanctions imposées pour les infractions de pollution causée par les navires, ces sanctions **administratives** devraient prendre au moins la forme d'amendes imposées à la compagnie du navire **tenue pour responsable**. Dans ce contexte, on entend par **la** compagnie d'un navire le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur gérant ou l'affrèteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire, conformément au code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (ci-après dénommé «code ISM»)⁸, mis en œuvre dans le droit de l'Union en vertu du règlement (CE) n° 336/2006 du Parlement européen et du Conseil⁹. La directive 2005/35/CE devrait reconnaître que la gestion du navire pourrait être déléguée par le propriétaire enregistré à une autre entité, qui devrait ensuite être tenue pour responsable en premier lieu en cas de non-respect des obligations qui lui incombent en vertu du code ISM et qui consistent à empêcher les atteintes à l'environnement ou à assigner les tâches concernant les opérations à bord à un personnel qualifié. **Sans préjudice de la législation applicable de l'Union, les décisions relatives aux sanctions à appliquer devraient être prises dans le champ d'application des systèmes nationaux d'application du droit administratif et pénal. En ce qui concerne les sanctions pénales, les obligations à la charge des États membres sont énoncées dans la directive (UE) 2024/1203. Par conséquent, la présente directive ne concerne que les sanctions administratives et non les procédures pénales engagées contre des personnes physiques ou morales conformément au droit national.**

⁸ Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, adopté par l'Organisation maritime internationale par la résolution A.741 (18) lors de son assemblée du 4 novembre 1993, tel que modifié.

⁹ Règlement (CE) n° 336/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 février 2006 relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté et abrogeant le règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil (JO L 64 du 4.3.2006, p. 1).

- (13) *Compte tenu du fait que, pour certains États membres, le respect de l'exigence relative aux sanctions administratives n'est pas possible en raison du droit constitutionnel national, les États membres peuvent appliquer les dispositions de la présente directive relatives aux sanctions administratives de sorte que la procédure de sanction soit engagée par l'autorité compétente et les sanctions soient imposées par les juridictions nationales compétentes, tout en assurant le respect de l'exigence relative à des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives. Lorsque la présente directive fait référence aux sanctions administratives, ces États membres appliqueront les sanctions au sens de leur système juridique national.*
- (14) *Des irrégularités et des informations pourraient ressortir d'une inspection de contrôle par l'État du port effectuée en vertu de la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁰ lorsqu'elle est obligatoire ou lorsqu'elle est programmée. Des irrégularités pourraient également être détectées en ce qui concerne le dépôt ou la notification des déchets d'exploitation des navires, conformément à la directive (UE) 2019/883, ou en ce qui concerne le non-respect des critères d'utilisation des EGCS comme méthodes de réduction des émissions énoncés à l'annexe II de la directive (UE) 2016/802, ainsi que des informations concernant un éventuel rejet illégal par le navire obtenues dans le cadre des procédures prévues par la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil¹¹, y compris toute preuve ou présomption de rejet d'hydrocarbures ou d'autres infractions à Marpol 73/78 communiquées à l'État membre ou tout incident ou accident signalé par le capitaine du navire, ainsi que toute autre information émanant de personnes participant à l'exploitation du navire, y compris les pilotes.*

¹⁰ *Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port (JO L 131 du 28.5.2009, p. 57).*

¹¹ *Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (JO L 208 du 5.8.2002, p. 10).*

- (15) *Lors d'une inspection de contrôle par l'État du port, des irrégularités ou des informations pouvant éveiller des soupçons quant à l'existence d'un rejet illégal pourraient être découvertes. Dans ce cas, une nouvelle inspection pourrait ne pas être ni nécessaire ni suffisamment efficace. L'État membre pourrait en revanche prendre d'autres mesures appropriées, telles que l'immobilisation du navire, l'engagement d'une procédure ou l'adoption de mesures correctives.*
- (16) Les autorités administratives et judiciaires nationales devraient tenir compte de toutes les circonstances pertinentes, **y compris la récurrence de pollution causée par les navires**, lorsqu'elles déterminent le niveau des sanctions à imposer au pollueur. Compte tenu de la diversité des substances polluantes couvertes par la directive 2005/35/CE et de l'importance d'une application cohérente des sanctions dans toute l'Union eu égard à la nature transfrontière du comportement faisant l'objet de la réglementation, il convient d'encourager un rapprochement plus étroit et une plus grande efficacité des niveaux de sanction par des échanges relatifs aux critères pour **la détermination et l'application de sanctions en cas de rejets de différentes substances polluantes**. Afin d'assurer **l'application effective des sanctions et d'atteindre les objectifs de la présente directive**, il est essentiel de faciliter **l'échange d'expériences et de bonnes pratiques entre les autorités nationales compétentes des États membres**. En outre, sur la base des enseignements tirés de ces échanges, la Commission pourrait proposer des lignes directrices plus spécifiques, y compris sur les types spécifiques de substances polluantes et les zones sensibles préoccupantes.

- (17) Lorsqu'un État membre soupçonne qu'un navire qui est volontairement dans l'un de ses ports ou à un terminal en mer s'est rendu responsable d'un rejet illégal, une inspection appropriée devrait avoir lieu afin d'établir les circonstances. Afin d'aider les États membres à respecter les obligations qui leur incombent en vertu de la directive 2005/35/CE en matière d'inspection de tels navires, l'annexe I de la directive 2005/35/CE fournit une liste indicative d'irrégularités ou d'informations dont les autorités compétentes devraient tenir compte au cas par cas pour déterminer s'il y a lieu de considérer un navire comme suspect.
- (18) Les mesures d'accompagnement en matière de coopération et les obligations des États membres en matière de communication d'informations n'ont pas été suffisantes pour permettre un examen complet de la question de savoir si les pollueurs sont exposés à des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives et pour que des données adéquates soient mises à la disposition de la Commission pour contrôler la mise en œuvre de la directive 2005/35/CE. Afin d'assurer l'exécution efficace et cohérente de la directive 2005/35/CE, il convient de faciliter l'échange d'informations, *d'expériences et de bonnes pratiques* grâce à une coopération renforcée, tout en veillant à ce que des données adéquates soient mises à la disposition de la Commission afin de permettre le contrôle adéquat de la mise en œuvre de la directive 2005/35/CE.

- (19) *Afin d'améliorer les informations nécessaires à la mise en œuvre effective de la présente directive, les États membres disposent de mécanismes de communication d'informations pertinents, tels que les rapports dans le cadre des conventions maritimes régionales et d'autres accords de coopération régionale, tels que l'accord de Bonn, le réseau des enquêteurs et des procureurs de la mer du Nord et le réseau des procureurs pour les délits environnementaux dans la région de la mer Baltique.*
- (20) Le service existant «CleanSeaNet», un système utilisant la surveillance par satellite qui informe les autorités des États membres des rejets illégaux potentiels, devrait être renforcé afin d'inclure des informations sur les substances polluantes supplémentaires relevant du champ d'application de la directive 2005/35/CE. Les informations relatives aux rejets réels ou potentiels notifiés par les États membres conformément à la directive 2005/35/CE et à d'autres bases de données de l'Union concernant la sécurité maritime, telles que le système d'échange d'informations maritimes de l'Union établi par la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil («SafeSeaNet») et la base de données des inspections établie par la directive 2009/16/CE («THETIS»), devraient être intégrées et diffusées dans un format électronique convivial aux autorités nationales participant à la chaîne répressive afin de faciliter leur réaction en temps utile en ce qui concerne ces rejets illégaux potentiels. Ces informations, lorsqu'elles concernent un rejet réel ou potentiel de résidus EGCS provenant d'un navire, devraient en outre être automatiquement diffusées, *par exemple via le* module spécifique de THETIS établi en vertu de la décision d'exécution (UE) 2015/253¹² de la Commission («THETIS-UE»), afin d'aider les États membres à prendre des mesures d'application conformément à la directive (UE) 2016/802. ■

¹² *Décision d'exécution (UE) 2015/253 de la Commission du 16 février 2015 établissant les règles concernant l'échantillonnage et les rapports au titre de la directive 1999/32/CE du Conseil en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins (JO L 41 du 17.2.2015, p. 55).*

- (21) *Afin de garantir le suivi efficace de la mise en œuvre de la présente directive par tous les États membres, il convient que chaque État membre assure une analyse numérique de toutes les alertes à haut niveau de confiance dans les soixante-six mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative. Durant cette période, il convient que tous les États membres indiquent également s'ils vérifient ou non ces alertes à haut niveau de confiance envoyées par CleanSeaNet chaque année, en s'efforçant de vérifier au moins 25 % de ces alertes à haut niveau de confiance. Dans ce contexte, on entend par «vérification» toute mesure de suivi prise par les autorités compétentes à l'égard d'une alerte envoyée CleanSeaNet afin de déterminer si l'alerte en question correspond à un rejet illégal. Si un État membre ne vérifie pas une alerte, il devrait indiquer les raisons de ne pas le faire.*
- (22) *Les termes «alertes à haut niveau de confiance » devraient s'entendre comme renvoyant aux détections d'alertes du système CleanSeaNet de «classe A» lorsqu'elles se rapportent à des rejets potentiels de substances polluantes au titre des annexes I et II de Marpol 73/78. Une approche fondée sur le niveau de confiance ne peut être établie à ce jour pour les substances polluantes relevant d'autres annexes de Marpol 73/78, qui ne font actuellement pas l'objet d'un suivi par CleanSeaNet. La Commission, avec l'aide de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), mettra au point des contrôles semi-automatisés d'images satellites en ce qui concerne les substances polluantes relevant d'autres annexes de Marpol 73/78 afin d'établir la possibilité de déterminer leur niveau de confiance. Les activités de vérification pourraient inclure de nombreuses actions de la part de plusieurs autorités compétentes, telles que la vérification sur place, la comparaison de la détection par satellite avec les données auxiliaires disponibles au niveau national et les inspections de contrôle par l'État du port.*

- (23) *L'accès à ces informations provenant des autorités compétentes devrait être accordé aux autorités des autres États membres ayant un intérêt dans ces informations en leur qualité d'États du port d'escale suivant, d'États côtiers touchés par le rejet potentiel ou d'États du pavillon du navire, afin de faciliter une coopération transfrontière efficace et en temps utile, de réduire au maximum la charge administrative liée aux activités d'exécution et, en fin de compte, de sanctionner efficacement les auteurs d'infractions à la directive 2005/35/CE. L'utilisation de nouvelles technologies telles que des drones ainsi que de techniques d'aide à la décision, comme l'intelligence artificielle, devrait en outre être encouragée.*
- (24) *Dans le cadre de l'évaluation et de l'examen de la présente 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 présente directive, en fonction de l'évolution technologique et des circonstances et capacités particulières des États membres.*
- (25) *Il convient de reconnaître que la situation des États membres côtiers varie considérablement en ce qui concerne leur situation géographique, l'étendue des eaux sur lesquelles ils exercent leur juridiction et la densité du trafic maritime, ainsi qu'en ce qui concerne leurs ressources et l'accès rentable aux technologies et moyens disponibles aux fins de détecter, vérifier et recueillir des éléments de preuve relatifs aux rejets illégaux.*

- (26) Le sous-groupe sur les déchets des navires, qui a été créé dans le cadre du Forum européen du transport maritime durable et qui réunissait un large éventail d'experts dans le domaine de la lutte contre la pollution causée par les navires et de la gestion des déchets des navires, a été suspendu en décembre 2017 en raison du lancement de négociations interinstitutionnelles sur la directive (UE) 2019/883. Compte tenu des conseils précieux et de l'expertise que ce sous-groupe temporaire apportait à la Commission, il convient de créer un groupe d'experts similaire chargé de procéder à un partage d'expérience sur l'application de la présente directive afin d'aider les États membres à renforcer leur capacité à détecter et à vérifier les incidents de pollution et de garantir l'exécution effective de la directive 2005/35/CE.
- (27) L'AESM devrait fournir à la Commission le soutien nécessaire pour assurer la mise en œuvre de la présente directive.

- (28) Les États membres devraient communiquer à la Commission les informations nécessaires pour assurer un contrôle adéquat de la mise en œuvre de la directive 2005/35/CE. Afin de limiter **la charge** administrative et d'aider la Commission à analyser les données transmises par les États membres, ces informations devraient être communiquées par les États membres au moyen d'un outil de communication d'informations électronique spécifique **développé par la Commission**. Dans la mesure où ces informations concernent des sanctions impliquant des personnes physiques ou imposées à des personnes physiques, ces informations devraient être anonymisées. Afin de garantir que les informations communiquées conformément à la directive 2005/35/CE sont de nature comparable d'un État membre à l'autre et collectées dans un format électronique et selon une procédure de communication électronique harmonisés, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 **du Parlement européen et du Conseil**¹³.
- (29) Afin d'aider les États membres à développer leurs capacités en ce qui concerne l'exécution effective de la directive 2005/35/CE par les autorités administratives et judiciaires nationales, la Commission devrait, **avec l'aide de l'AESM**, fournir aux États membres des orientations et des formations concernant, entre autres, les meilleures méthodes et pratiques de détection, de vérification et de collecte d'éléments de preuve, ainsi que des orientations sur les évolutions réglementaires pertinentes de Marpol 73/78 et sur les évolutions technologiques disponibles, y compris les nouveaux outils numériques, afin de faciliter des activités d'exécution efficaces et ciblées présentant un bon rapport coût-efficacité.

¹³ **Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).**

- (30) Afin de sensibiliser davantage le public aux rejets liés à la pollution causée par les navires et de renforcer la protection de l'environnement, les informations fournies par les États membres sur l'application de la directive 2005/35/CE devraient être mises à la disposition du public dans une vue d'ensemble à l'échelle de l'Union et inclure les informations énumérées à l'annexe II de la directive 2005/35/CE. La directive 2003/4/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁴ a pour objectif de garantir le droit d'accès aux informations environnementales dans les États membres conformément à la convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement¹⁵ (également connue sous le nom de «convention d'Aarhus»), à laquelle l'Union est partie. La Commission devrait protéger la confidentialité des informations reçues par les États membres, sans préjudice de la directive 2003/4/CE.
- (31) La directive (UE) 2019/1937 du Parlement européen et du Conseil¹⁶ établit des normes minimales concernant le signalement de violations du droit de l'Union, y compris **des violations de** la directive 2005/35/CE, ainsi que la protection des personnes signalant de telles violations. Les États membres devraient notamment veiller à ce que les membres d'équipage relevant du champ d'application de la directive (UE) 2019/1937 qui signalent des rejets illégaux réels ou potentiels bénéficient d'une protection, **d'un soutien et d'une assistance, selon le cas, comme prévu par ladite directive.**

¹⁴ Directive 2003/4/CE du Parlement européen et du Conseil du 28 janvier 2003 concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement et abrogeant la directive 90/313/CEE du Conseil (JO L 41 du 14.2.2003, p. 26).

¹⁵ **JO L 124 du 17.5.2005, p. 4.**

¹⁶ Directive (UE) 2019/1937 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019 sur la protection des personnes qui signalent des violations du droit de l'Union (JO L 305 du 26.11.2019, p. 17).

Outre les canaux de signalement existants mis en place au niveau national conformément à la directive (UE) 2019/1937, la Commission devrait mettre à disposition un canal de signalement externe centralisé en ligne permettant de signaler des rejets illégaux réels ou potentiels et de transmettre ces signalements à l'État membre ou aux États membres concernés, lesquels devraient ensuite traiter ces signalements conformément à la directive (UE) 2019/1937, y compris en ce qui concerne l'accusé de réception, le retour d'informations et le suivi appropriés. ***Le droit de l'Union relatif à la protection des données à caractère personnel, en particulier les règlements (UE) 2016/679¹⁷ et (UE) 2018/1725¹⁸ du Parlement européen et du Conseil, s'applique lorsque des données à caractère personnel sont traitées dans le cadre de la présente directive.*** La Commission devrait garantir la protection de la confidentialité de l'identité des auteurs de signalement, y compris, lorsque cela est nécessaire, en limitant l'exercice de certains droits liés à la protection des données des personnes concernées, telles que les personnes mentionnées dans le signalement comme participant au rejet illégal potentiel, conformément à l'article 25, paragraphe 1, points c) et h), et à l'article 25, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/1725 **■**, dans la mesure et pour la durée nécessaires pour prévenir et déjouer les tentatives visant à entraver les signalements ou à faire obstacle au suivi de ces signalements, à contrecarrer ce suivi ou le ralentir, notamment pour ce qui est des enquêtes, ou les tentatives visant à découvrir l'identité des auteurs de signalement. ***De telles limitations devraient respecter l'essence des droits et libertés fondamentaux et constituer des mesures nécessaires et proportionnées dans une société démocratique pour garantir des objectifs importants d'intérêt public général de l'Union ou d'un État membre, y compris la protection de la personne concernée ou des droits et libertés d'autrui.***

¹⁷ ***Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).***

¹⁸ ***Règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2018 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions, organes et organismes de l'Union et à la libre circulation de ces données, et abrogeant le règlement (CE) n° 45/2001 et la décision n° 1247/2002/CE (JO L 295 du 21.11.2018, p. 39).***

- (32) Des discussions sont en cours au sein de l'OMI en ce qui concerne les nouveaux problèmes environnementaux dans le domaine du transport maritime international qui entraîne une pollution *maritime*. *Ces discussions pourraient déboucher sur de nouvelles dispositions au titre de Marpol 73/78, faisant entrer dans le champ d'application de cette convention d'autres types de polluants, tels que les déchets plastiques marins et la perte de granulés plastiques. Il convient d'évaluer, lors d'une prochaine révision, la possibilité de modifier le champ d'application de la directive 2005/35/CE, le cas échéant, en vue de garantir un régime d'exécution cohérent, efficace et effectif, ainsi que l'imposition de sanctions dissuasives. Cette révision devrait également évaluer les moyens d'améliorer la surveillance par satellite des conteneurs perdus susceptibles de contenir des substances nocives. La Commission devrait également examiner l'interaction de la présente directive avec d'autres législations pertinentes de l'Union en matière de pollution maritime, telles que les directives 2008/56/CE¹⁹, (UE) 2016/802 et (UE) .../...²⁰⁺ du Parlement européen et du Conseil, notamment en ce qui concerne le signalement de bruits sous-marins excessifs et la pollution atmosphérique, comme le carbone noir, les particules en suspension (PM), les oxydes d'azote (No_x) et les oxydes de soufre (SO_x), qui entraînent des dommages pour la biodiversité et les ressources vivantes dans les écosystèmes marins, ainsi que des risques pour la santé humaine et une altération de la qualité des eaux de mer en vue de leur utilisation et empêche l'utilisation durable des biens et des services marins, ce qui constitue des obstacles pour les autres activités maritimes, notamment la pêche, le tourisme et les loisirs dans les zones côtières.*

¹⁹ *Directive 2008/56/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin (directive-cadre stratégie pour le milieu marin) (JO L 164 du 25.6.2008, p. 19).*

²⁰ Directive (UE) .../... du Parlement européen et du Conseil du ... concernant ... (JO L, .../...; ..., ELI :...).

⁺ JO: veuillez insérer dans le corps du texte le numéro de la directive qui figure dans le document PE-CONS 88/24 (2022/0347(COD)) et dans la note de bas de page le numéro, la date, le titre et la référence de publication au JO et ELI de ladite directive.

- (33) *Les États membres sans accès direct à la mer ou sans ports maritimes ne peuvent appliquer certaines dispositions de la présente directive du fait de ces raisons géographiques. Afin d'éviter d'imposer une charge administrative disproportionnée à ces États membres, ils ne devraient pas être tenus de transposer ni de mettre en œuvre certaines des dispositions de la présente directive.*
- (34) Étant donné que les objectifs de la présente directive ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres en raison du caractère transfrontière des dommages susceptibles d'être causés par des rejets illégaux relevant de la présente directive et de l'existence de sanctions effectives, proportionnées et dissuasives dans l'ensemble de l'Union pour de tels rejets, mais peuvent, en raison des dimensions et des effets de l'action envisagée, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

- (35) La présente directive respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus notamment par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, y compris la protection des données à caractère personnel, le droit à un recours effectif et à accéder à un tribunal impartial, la présomption d'innocence et les droits de la défense, les principes de légalité et de proportionnalité des délits et des peines et le droit à ne pas être jugé ou puni pénalement deux fois pour une même infraction. La présente directive cherche en particulier à garantir le respect absolu de ces droits et principes et devrait être mise en œuvre en conséquence.
- (36) Le Contrôleur européen de la protection des données a été consulté conformément à l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1725 et a rendu un avis le 25 juillet 2023.
- (37) Il convient ■ de modifier la directive 2005/35/CE *en conséquence*,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modifications de la directive 2005/35/CE

La directive 2005/35/CE est modifiée comme suit:

1) Le titre est remplacé par le texte suivant:

«Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à l'application des normes internationales relatives à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions *administratives* en cas d'infractions de pollution».

2) L'article 1^{er} est remplacé par le texte suivant:

«Article premier

Objet

1. La présente directive 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.

2. La présente directive ne fait pas obstacle à l'adoption par les États membres de mesures plus strictes, conformément *au droit de l'Union et* au droit international, en prévoyant des sanctions administratives ou pénales conformément à leur droit national.»
- 3) L'article 2 est remplacé par le texte suivant:
«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, *y compris ses protocoles* de 1978 *et de 1997*, dans sa version actualisée;
 - 2) "substances polluantes", les substances régies par l'annexe I (hydrocarbures), l'annexe II (substances liquides nocives transportées en vrac), l'annexe III (substances nuisibles transportées par mer en colis), l'annexe IV (eaux usées des navires), l'annexe V (ordures des navires) de Marpol 73/78 et les résidus provenant des dispositifs d'épuration des gaz d'échappement;

- 3) “résidus provenant des dispositifs d’épuration des gaz d’échappement”, toute matière extraite des eaux de lavage ou des eaux d’écoulement par un système de traitement ou des eaux de rejet qui ne satisfait pas au critère de rejet, ou tout autre résidu extrait des dispositifs d’épuration des gaz d’échappement (EGCS) ■ par suite de l’application d’une méthode de mise en conformité pour les réductions des émissions définie à l’annexe VI, règle 4, de Marpol 73/78, utilisée pour réduire les émissions en remplacement des normes énoncées à l’annexe VI, règle 14, de Marpol 73/78, compte tenu des directives élaborées par l’Organisation maritime internationale (OMI);
- 4) “rejet”, tout déversement provenant d’un navire, quelle qu’en soit la cause, visé à l’article 2 de Marpol 73/78;
- 5) “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;

- 6) “personne morale”, toute entité juridique ayant ce statut en vertu du droit national applicable, exception faite des États eux-mêmes, des entités publiques dans l’exercice de prérogatives de puissance publique et des organisations internationales publiques;
 - 7) “compagnie”, le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, tel que l’armateur gérant ou l’affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l’exploitation du navire.».
- 4) L’article 4 est remplacé par le texte suivant:
- «Article 4
- Infractions *et exceptions***
1. Les États membres veillent à ce que les rejets de substances polluantes dans l’une des zones visées à l’article 3, paragraphe 1, soient considérés comme des infractions, sauf si:

- a) pour les substances polluantes régies par l'annexe I de Marpol 73/78, **ces rejets respectent** les conditions énoncées à l'annexe I, règle 15, 34, 4.1, 4.2 ou 4.3, de Marpol 73/78 **et à la section 1.1.1 de la partie II-A du recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires (ci-après dénommé "recueil sur la navigation polaire")**;
- b) pour les substances polluantes régies par l'annexe II de Marpol 73/78, **ces rejets respectent** les conditions énoncées à l'annexe II, règle 13, 3.1.1, 3.1.2 ou 3.1.3, de Marpol 73/78 **et à la section 2.1 de la partie II-A du recueil sur la navigation polaire**;
- c) pour les substances polluantes régies par l'annexe III de Marpol 73/78, **ces rejets respectent** les conditions énoncées à l'annexe III, règle 8.1, de Marpol 73/78;
- d) pour les substances polluantes régies par l'annexe IV de Marpol 73/78, **ces rejets respectent** les conditions énoncées à l'annexe IV, règles 3, 11.1 et 11.3, de Marpol 73/78 **et à la section 4.2 de la partie II-A du recueil sur la navigation polaire**;

- e) pour les substances polluantes régies par l'annexe V de Marpol 73/78, **ces rejets respectent** les conditions énoncées à l'annexe V, règles 4.1, 4.2, 5, 6.1, 6.2 et 7, de Marpol 73/78 et à la section 5.2 de la partie II-A du recueil sur la navigation polaire; et
 - f) pour les résidus provenant des dispositifs d'épuration des gaz d'échappement, **ces rejets respectent** les conditions énoncées à l'annexe VI, règles 4, 14.1, 14.4, 14.6, 3.1.1 **et 3.1.2**, de Marpol 73/78, **compte tenu des directives élaborées par l'OMI, y compris la résolution MEPC.340(77), dans sa version actualisée.**
2. Chaque État membre prend **toutes** les mesures nécessaires pour que **toute compagnie ou toute autre** personne physique ou morale ayant commis une infraction au sens du paragraphe 1 soit tenue pour responsable ■ .
- 5) Les articles 5, 5 *bis* et 5 *ter* sont **supprimés**.

6) *L'article 6 est remplacé par le texte suivant:*

« Article 6

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

1. *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 l'article 3, paragraphe 1, l'État membre veille 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'OMI.*
2. *Dans la mesure où l'inspection visée au paragraphe 1 du présent article révèle des faits qui pourraient indiquer l'existence d'une infraction au sens de l'article 4, l'État membre concerné applique les dispositions de la présente directive. Les autorités compétentes dudit État membre et de l'État du pavillon du navire sont informées.*

3. Une liste indicative d'irrégularités ou d'informations **à prendre en compte dans l'application** du paragraphe 1 du présent article figure à l'annexe I de la présente directive.».

7) L'article 8 est remplacé par le texte suivant:

«Article 8

Sanctions **administratives**

1. Sans préjudice des obligations incombant aux États membres en vertu de la directive (UE) 2024/1203 du Parlement européen et du Conseil*, les États membres établissent un système de sanctions administratives **au sens de leur système juridique interne** en cas de violation des dispositions nationales mettant en œuvre l'article 4 ■ de la présente directive et veillent à ce qu'elles soient appliquées. Les sanctions administratives ainsi prévues sont effectives, proportionnées et dissuasives.
2. Les États membres veillent à ce que les sanctions **administratives** introduites lors de la transposition de la présente directive comprennent des amendes imposées à la compagnie **tenue pour responsable** de l'infraction.

3. *Lorsque le système juridique d'un État membre ne prévoit pas de sanctions administratives, il est possible d'appliquer le présent article de sorte que la procédure de sanction, y compris en ce qui concerne les amendes visées au paragraphe 2, soit engagée par l'autorité compétente et les sanctions soient imposées par les juridictions nationales compétentes, tout en veillant à ce que ces voies de droit soient effectives et aient un effet équivalent aux amendes administratives imposées par les autorités compétentes. En tout état de cause, les sanctions imposées conformément au présent paragraphe sont effectives, proportionnées et dissuasives, et sont appliquées conformément aux dispositions de la présente directive. Les États membres concernés notifient à la Commission au plus tard le ... [30 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative] les dispositions législatives nationales qu'ils adoptent en vertu du présent paragraphe et, sans retard, toute modification ultérieure de ces dispositions législatives ou toute modification affectant ces dispositions législatives.*

* Directive (UE) 2024/1203 du Parlement européen et du Conseil du 11 avril 2024 relative à la protection de l'environnement par le droit pénal et remplaçant les directives 2008/99/CE et 2009/123/CE (JO L, 2024/1203, 30.4.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1203/oj>). ».

8) Les articles 8 *bis*, 8 *ter* et 8 *quater* sont supprimés.

9) L'article ■ suivant est inséré:

«Article 8 *quinquies*

Application effective des sanctions

1. *Afin que les sanctions soient effectives, proportionnées et dissuasives*, les États membres veillent à ce que, 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, conformément à l'article 8, d'une infraction au sens de l'article 4 ■, et appliquent cette sanction, elles prennent en compte toutes les circonstances pertinentes de l'infraction, *notamment*:

- a) la nature, la gravité et la durée du rejet;
- b) le degré de culpabilité *ou de faute* de la personne responsable, *au sens du système juridique de l'État membre concerné*;
- c) 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*;
- d) la *capacité* financière de la *compagnie ou de toute autre* personne *physique ou morale* responsable;
- e) les avantages économiques que l'infraction a générés ou devrait générer pour la *compagnie ou toute autre* personne *physique ou morale* responsable de l'infraction, *le cas échéant*;
- f) les mesures prises par *la compagnie ou toute autre* personne *physique ou morale* responsable pour empêcher le rejet ou atténuer ses conséquences;

- g) le degré de coopération de la **compagnie ou de toute autre** personne **physique ou morale** responsable **de l'infraction** avec l'autorité compétente, y compris toute mesure visant à contourner ou à entraver une inspection ou une autre enquête appropriée menée par une autorité compétente; et
- h) toute infraction antérieure **liée à la pollution causée par les navires** commise par la **compagnie ou toute autre** personne **physique ou morale** responsable.

2. **Les États membres ne fixent ni n'appliquent de sanctions administratives en cas d'infraction à la présente directive à un niveau qui soit trop faible pour garantir l'effectivité et la proportionnalité de ces sanctions ainsi que leur caractère dissuasif. ».**

10) L'article 10 est remplacé par le texte suivant:

« Article 10

Échange d'informations et d'expériences

1. Aux fins de la présente directive, les États membres et la Commission, **avec l'assistance de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM)**, coopèrent dans le cadre de l'échange d'informations, en s'appuyant sur le système d'échange d'informations maritimes de l'Union visé à l'article 22 *bis*, paragraphe 3, et à l'annexe III de la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil* (SafeSeaNet), en vue d'atteindre les objectifs suivants:

- a) améliorer les informations nécessaires à la mise en œuvre effective de la présente directive, notamment celles fournies par le service européen de détection de la pollution par satellite mis en place par la présente directive (CleanSeaNet) *et par d'autres mécanismes de communication pertinents*, en vue de mettre au point des méthodes fiables de traçage des substances polluantes en mer;
- b) élaborer et mettre en œuvre un système approprié de contrôle et de surveillance, intégrant les informations fournies conformément au point a) aux informations mises à la disposition *des États membres par la Commission* dans SafeSeaNet, *THETIS-EU* et d'autres bases de données et outils d'information de l'Union, afin de faciliter l'identification rapide et le suivi des navires procédant à des rejets de substances polluantes, en vue d'optimiser les mesures d'exécution prises par les autorités nationales;

- c) utiliser au mieux les informations fournies conformément aux points a) et b) du présent paragraphe, ainsi que les informations communiquées par les États membres en vertu de l'article 10 *bis*, en vue de faciliter l'accès à ces informations et leur échange entre les autorités compétentes et avec les autorités d'autres États membres et la Commission; et
- d) au plus tard le ... [soixante-six mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative], veiller à ce que les autorités compétentes ***analysent numériquement toutes les alertes à haut niveau de confiance et indiquent si elles vérifient ou non ces alertes à haut niveau de confiance envoyées par CleanSeaNet chaque année, en s'efforçant 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 l'égard d'une alerte envoyée par CleanSeaNet afin de déterminer si l'alerte en question correspond à un rejet illégal. Si un État membre ne vérifie pas une alerte, il devrait indiquer les raisons de ne pas le faire.***

2. ***Les États membres veillent à ce que les informations sur les incidents majeurs de pollution causée par les navires soient diffusées en temps utile aux communautés de pêcheurs et aux communautés côtières concernées.***
3. La Commission organise l'échange d'expériences entre les autorités nationales et les experts des États membres, y compris ceux issus du secteur privé, de la société civile et des organisations syndicales, en ce qui concerne l'application de la présente directive dans l'ensemble de l'Union, afin d'établir des pratiques et lignes directrices communes aux fins de l'exécution de la présente directive.
■
4. ***La Commission organise l'échange d'expériences et de bonnes pratiques entre les autorités nationales compétentes des États membres sur la manière de garantir que les sanctions sont déterminées et appliquées de manière effective. Sur la base de cet échange d'informations, la Commission peut proposer des lignes directrices, y compris sur les types de substances polluantes et les zones sensibles préoccupantes.***

* Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (JO L 208 du 5.8.2002, p. 10). ».

11) Les articles suivants ■ sont insérés:

«Article 10 *bis*

Communication d'informations

1. La Commission met 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 présente directive.
2. Les États membres veillent à ce que les informations suivantes relatives aux mesures prises par leurs autorités compétentes soient communiquées au moyen de l'outil de communication d'informations électronique visé au paragraphe 1:
 - a) les informations relatives au suivi, par les autorités compétentes, d'une alerte envoyée par CleanSeaNet ou aux raisons de ne pas donner suite à une telle alerte, dès que *possible après que* les mesures de suivi ont été mises en œuvre *ou que la décision de ne pas donner suite a été prise*;

- b) les informations relatives aux inspections effectuées ou aux autres mesures appropriées prises conformément à l'article 6, dès que ***possible après que*** les inspections ont été achevées ou que toute autre mesure a été mise en œuvre;
- c) les informations relatives aux mesures prises conformément à l'article 7, dès que ***possible après que*** ces mesures ont été mises en œuvre; ***et***
- d) les informations relatives aux sanctions imposées conformément à la présente directive, ***une fois la procédure administrative et, le cas échéant, la procédure judiciaire achevées***, dans les meilleurs délais et, en tout état de cause, au plus tard le 30 juin de chaque année pour les sanctions imposées au cours de l'année civile précédente. Dans la mesure où les informations concernant des sanctions incluent des données à caractère personnel, ces informations doivent être anonymisées.

3. Afin d'assurer l'application uniforme du présent article, la Commission peut, au moyen d'actes d'exécution, établir des règles détaillées concernant la procédure de communication des informations visées au paragraphe 2, y compris en précisant le type d'informations à communiquer. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 13.
4. Les États membres notifient à la Commission la liste des autorités qui ont accès à l'outil de communication d'informations électronique visé au paragraphe 1.

Article 10 *ter*

Formation

La Commission, *avec l'aide de l'AESM et en coopération avec les États membres*, facilite 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 présente directive et de l'exécution de sanctions ou de toutes autres mesures résultant de ces infractions.

Article 10 *quater*

Publication des informations

1. Sur la base des informations communiquées par les États membres conformément à l'article 10 *bis*, la Commission met 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 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.*** Cette vue d'ensemble comprend les informations énumérées à l'annexe II de la présente directive.
2. Sans préjudice de la directive 2003/4/CE du Parlement européen et du Conseil*, la Commission prend les mesures adéquates pour protéger le caractère confidentiel des informations reçues dans le cadre de la mise en œuvre de la présente directive.

Article 10 *quinquies*

Protection des personnes qui signalent des infractions potentielles ***et protection des données à caractère personnel les concernant***

1. La Commission met en place, ***rend accessible*** et gère un canal de signalement externe confidentiel en ligne pour la réception des signalements, au sens de la directive (UE) 2019/1937 du Parlement européen et du Conseil**, sur les violations potentielles de la présente directive, et transmet ces signalements aux États membres concernés.
2. Les États membres veillent à ce que les autorités nationales compétentes qui reçoivent les signalements de violations de la présente directive, transmis par le canal visé au paragraphe 1, ***enquêtent sur ces signalements, agissent à cet égard le cas échéant***, fournissent un retour d'informations ***en temps utile*** sur ces signalements et assurent le suivi de ces signalements conformément à la directive (UE) 2019/1937.

3. La Commission peut, **conformément à l'article 25, paragraphe 1, points c) et h)**, du règlement (UE) 2018/1725 **du Parlement européen et du Conseil*****, **ainsi qu'à son article 25, paragraphe 2**, limiter l'application de ses articles 4, 14 à 22, 35 et 36 aux personnes concernées qui font l'objet du signalement soumis par l'intermédiaire du canal visé au paragraphe 1 **du présent article** ou qui y sont mentionnées et qui ne sont pas les personnes concernées qui soumettent ce signalement. Cette limitation ne peut s'appliquer que pour la durée nécessaire à l'enquête sur le signalement visée au paragraphe 2 **du présent article** par les autorités compétentes de l'État membre.

* Directive 2003/4/CE du Parlement européen et du Conseil du 28 janvier 2003 concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement et abrogeant la directive 90/313/CEE du Conseil (JO L 41 du 14.2.2003, p. 26).

** Directive (UE) 2019/1937 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019 sur la protection des personnes qui signalent des violations du droit de l'Union (JO L 305 du 26.11.2019, p. 17).

*** Règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2018 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions, organes et organismes de l'Union et à la libre circulation de ces données, et abrogeant le règlement (CE) no 45/2001 et la décision no 1247/2002/CE (JO L 295 du 21.11.2018, p. 39).».

12) Les articles 11 et 12 sont supprimés.

13) L'article ■ suivant est inséré:

«Article 12 *bis*

Évaluation et réexamen

1. Au plus tard le ... [90 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative], la Commission procède à une évaluation de la présente directive. Cette évaluation est fondée au moins sur les éléments suivants:

- a) l'expérience acquise dans le cadre de la mise en œuvre de la présente directive;
- b) les informations communiquées par les États membres en vertu de l'article 10 *bis* et la vue d'ensemble à l'échelle de l'Union fournie conformément à l'article 10 *quater*;

c) les interactions entre la présente directive et d'autres dispositions pertinentes du droit international et de l'Union en matière de protection du milieu marin et de sécurité maritime; et

d) les dernières données et découvertes scientifiques;

2. Dans le cadre du réexamen, la Commission évalue la possibilité de modifier le champ d'application de la présente directive, s'il y a lieu, compte tenu, de normes internationales ***nouvelles ou actualisées*** pour la prévention de la pollution ■ causée par les navires qui sont soumis aux ***dispositions présentes et futures de*** Marpol 73/78, telle que la pollution par ■ les déchets ***plastiques*** marins, la perte de conteneurs ***et*** la perte de granulés plastiques ■ .».

14) L'article 13 est remplacé par le texte suivant:

«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), institué par l'article 3 du règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil*. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil**.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 et l'article 5 du règlement (CE) n° 2099/2002 s'appliquent.

* Règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) et modifiant les règlements en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires (JO L 324 du 29.11.2002, p. 1).

** Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).».

- 15) Les articles 14 et 15 sont supprimés.

16) *L'article 16 est remplacé par le texte suivant:*

« Article 16

Transposition

1. 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^{er} avril 2007 et en informent immédiatement la Commission.
2. *Les États membres sans accès direct à la mer ou sans ports maritimes ne sont pas tenus de transposer ni de mettre en œuvre l'article 6 et l'article 7, paragraphe 2, de la présente directive.»*

17) L'annexe unique est remplacée par le texte figurant à l'annexe de la présente directive.

Article 2

Transposition

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le ... [**30 mois** à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative], les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive.

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.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive, ainsi que de toute modification ultérieure les concernant.

Article 3

Application de la directive 2009/123/CE

En ce qui concerne les infractions qui doivent être considérées comme des infractions pénales en vertu de la directive 2005/35/CE telle qu'elle est modifiée par la directive 2009/123/CE et les sanctions correspondantes, les États membres non liés par la directive (UE) 2024/1203 restent liés par la directive 2005/35/CE, telle qu'elle est modifiée par la directive 2009/123/CE.

Article 4

Entrée en vigueur

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

Article 5

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à ..., le

Par le Parlement européen

La présidente

Par le Conseil

Le président

ANNEXE

« Annexe I

Liste non exhaustive des irrégularités ou des informations visées à l'article 6

1. Toute irrégularité en ce qui concerne le registre des hydrocarbures et d'autres registres pertinents ou en ce qui concerne d'autres anomalies liées à des rejets potentiels, découverte lors d'inspections effectuées en vertu de la directive 2009/16/CE²¹ par l'État membre concerné, par un autre État membre ou par un État signataire du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port dans les précédents ports d'escale du navire;
2. Toute irrégularité concernant le dépôt des déchets d'exploitation des navires ou la notification s'y rapportant, conformément à la directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil²², ayant eu lieu soit dans l'État membre concerné, soit dans l'État membre des précédents ports d'escale du navire;

²¹ Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port (JO L 131 du 28.5.2009, p. 57).

²² Directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, modifiant la directive 2010/65/UE et abrogeant la directive 2000/59/CE (JO L 151 du 7.6.2019, p. 116).

3. Toute irrégularité concernant le non-respect des critères d'utilisation des EGCS comme méthodes de réduction des émissions énoncés à l'annexe II de la directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil²³, laquelle renvoie aux directives de 2009 sur les EGCS établies dans la résolution MEPC.184(59), telles qu'elles sont remplacées par les directives de 2021 sur les EGCS établies dans la résolution MEPC.340(77);
4. Toute information obtenue d'un autre État membre concernant un éventuel rejet illégal par le navire, obtenue dans le cadre des procédures prévues par la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil²⁴, y compris toute preuve ou présomption de rejets volontaires d'hydrocarbures ou d'autres infractions à Marpol 73/78 communiquée par les stations côtières d'un État membre aux stations côtières de l'État membre concerné conformément à l'article 16 de ladite directive, ou tout incident ou accident signalé par le capitaine du navire à la station côtière de l'État membre concerné conformément à l'article 17 de ladite directive;
5. Toute autre information fournie par des personnes participant à l'exploitation du navire, y compris les pilotes, qui suggère des irrégularités liées à une violation potentielle des obligations prévues par la présente directive.

²³ Directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides (JO L 132 du 21.5.2016, p. 58.)

²⁴ Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (JO L 208 du 5.8.2002, p. 10).

Annexe II

Informations à inclure dans la vue d'ensemble à l'échelle de l'Union *publiée par la Commission*, visée à l'article 10 *quater*

1. Pour chaque incident de pollution vérifié et confirmé par un État membre, les informations contenues dans la vue d'ensemble à l'échelle de l'Union publiée *par la Commission* conformément à l'article 10 *quater* comprennent:
 - a) la date de l'incident;
 - b) l'identification du navire impliqué dans l'incident;
 - c) la position (latitude et longitude) de l'incident de pollution;
 - d) l'étendue de l'incident de pollution (zone et longueur), le cas échéant;
 - e) le type de polluant;

- f) le ou les États membres concernés;
- g) la description des activités de vérification de l'incident de pollution;
- h) la date et l'heure des activités de vérification et les moyens utilisés pour les activités de vérification;
- i) des précisions concernant la sanction administrative imposée.

2. Pour chaque État membre, les informations agrégées contenues dans la vue d'ensemble à l'échelle de l'Union publiée *par la Commission* conformément à l'article 10 *quater* comprennent:

- a) le nombre d'incidents de pollution possibles relevant de CleanSeaNet détectés ■ ;
- b) le nombre d'incidents de pollution possibles relevant de CleanSeaNet vérifiés sur place par l'État membre;

- c) *le nombre d'incidents de pollution possibles relevant de CleanSeaNet vérifiés par d'autres moyens par l'État membre;*
- d) le nombre d'incidents de pollution confirmés après vérification (détaillé par zone: eaux territoriales, ZEE, haute mer);
- e) le nombre d'auteurs d'infractions identifiés;
- f) le nombre de cas dans lesquels une sanction a été imposée.

3. *Une synthèse, à des fins exclusives de référence, des parties pertinentes de Marpol 73/78, qui sont mises à jour chaque fois qu'interviennent des modifications de Marpol 73/78 pertinentes pour la présente directive. »*