Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

►**B** **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 en cas d'infractions

►**C2** **(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)** ◄

(JO L 255 du 30.9.2005, p. 11)

Rectifiée par:

►**C1** Rectificatif, JO L 033 du 4.2.2006, p. 87 (35/2005)

►**C2** Rectificatif, JO L 105 du 13.4.2006, p. 65 (35/2005)

▼B

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 en cas d'infractions

►C2 (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) ◄

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,

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

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ([2]),

considérant ce qui suit:

(1) La politique communautaire en matière de sécurité maritime vise un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement et repose 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 2005/667/JAI du Conseil du 12 juillet 2005 visant le renforcement du cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires ([3]).

(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

([1]) JO C 220 du 16.9.2003, p. 72.
([2]) Avis du Parlement européen du 13 janvier 2004 (JO C 92 E du 16.4.2004, 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 (non encore parue au Journal officiel), et décision du Conseil du 12 juillet 2005.
([3]) Voir page 164 du présent Journal officiel.

▼B

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, témérairement ou à la suite d'une négligence grave. ►C2 Ces infractions sont considérées comme des infractions pénales par la décision-cadre 2005/667/JAI, 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.

(10) Il est nécessaire 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 instituée par le règlement (CE) nº 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil ([1]) a un rôle de premier plan à jouer en agissant de concert avec les États membres afin de 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 de 1982 sur le droit de la mer.

(13) L'application de la 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 ([2]) constitue, avec la présente directive, un instrument clé de la série de mesures destinées à prévenir la pollution causée par les navires.

(14) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ([3]).

([1]) JO L 208 du 5.8.2002, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) nº 724/2004 (JO L 129 du 29.4.2004, p. 1).
([2]) 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).
([3]) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

▼B

(15) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir l'introduction dans le droit communautaire des normes internationales applicables en matière de pollution causée par les navires et l'instauration de sanctions — pénales et administratives — en cas d'infractions à ces normes afin de garantir un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement dans le transport maritime, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(16) 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 et 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, visées 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, dans sa version actualisée;

2. «substances polluantes», les substances visées aux annexes I (hydrocarbures) et II (substances liquides nocives) de Marpol 73/78;

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;

▼B

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, témérairement ou à la suite d'une négligence grave. ►C2 Ces infractions sont considérées comme des infractions pénales par la décision-cadre 2005/667/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).

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

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 programme d'action destiné à lutter contre la pollution marine accidentelle ou intentionnelle qui a été instauré par la décision n° 2850/2000/CE du Parlement européen et du Conseil ([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,

([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).

▼B

— 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) nº 1406/2002, 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) nº 1406/2002.

Article 11

Étude de faisabilité

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) nº 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil ([1]).

2. Dans le cas où il est fait référence au présent article, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6 de la décision 1999/468/CE est fixée à un mois.

Article 14

Procédure d'information

La Commission informe régulièrement le comité instauré par l'article 4 de la décision nº 2850/2000/CE de toute mesure proposée ou autre activité pertinente concernant la lutte contre la pollution marine.

([1]) JO L 324 du 29.11.2002, p. 1. Règlement modifié par le règlement (CE) nº 415/2004 de la Commission (JO L 68 du 6.3.2004, p. 10).

▼B

Article 15

Procédure de modification

Conformément à l'article 5 du règlement (CE) nº 2099/2002 et à la suite de la procédure visée à l'article 13 de la présente directive, le COSS peut exclure les modifications à Marpol 73/78 du champ d'application de la présente directive.

Article 16

Mise en œuvre

▼C1

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 1er avril 2007. Ils en informent immédiatement la Commission.

▼B

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 17

Entrée en vigueur

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

Article 18

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

▼B

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:

   a) en ce qui concerne les pétroliers, sauf dans les cas prévus à l'alinéa b) du présent paragraphe:

      i) le pétrolier n'est pas dans une zone spéciale;

      ii) le pétrolier est à plus de 50 milles marins de la terre la plus proche;

      iii) le pétrolier fait route;

      iv) le taux instantané de rejet des hydrocarbures ne dépasse pas 30 litres par mille marin;

      v) la quantité totale d'hydrocarbures rejetée à la mer ne dépasse pas, pour les pétroliers existants, 1/15000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent et, pour les pétroliers neufs, 1/30000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent, et

      vi) le pétrolier utilise un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures et un ensemble de citernes de décantation tels que prescrits à la règle 15 de la présente annexe.

   b) en ce qui concerne les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux, autres que les pétroliers, et en ce qui concerne les pétroliers, pour les cales de la tranche des machines, à l'exclusion des cales de la chambre des pompes à cargaison à moins que leurs effluents ne soient mélangés avec des résidus de cargaison d'hydrocarbures:

      i) le navire n'est pas dans une zone spéciale;

      ii) le navire fait route;

      iii) la teneur en hydrocarbures de l'effluent non dilué ne dépasse pas 15 parts par million, et

      iv) le navire utilise le matériel prescrit à la règle 16 de la présente annexe [dispositif de surveillance continue et de contrôle et matériel de filtrage].

2. En ce qui concerne les navires d'une jauge brute inférieure ou égale à 400 tonneaux, autres que les pétroliers, qui naviguent hors des zones spéciales, l'autorité [de l'État du pavillon] veille à ce qu'ils soient équipés, dans la mesure du possible et du raisonnable, d'installations permettant la conservation des résidus d'hydrocarbures à bord et leur rejet dans des installations de réception ou à la mer conformément aux dispositions du paragraphe 1, alinéa b) de la présente règle.

3. […]

4. Les dispositions du paragraphe 1 de la présente règle ne s'appliquent pas au rejet de ballast propre ou séparé ni aux mélanges non traités d'eau et d'hydrocarbures dont la teneur en hydrocarbures, sans dilution, n'excède pas 15 parts par million, à condition que ces mélanges ne proviennent pas des bouchains de chambres des pompes à cargaison et qu'ils ne contiennent pas de résidus de la cargaison d'hydrocarbures.

5. Le rejet à la mer ne doit contenir ni produits chimiques ou autres substances en quantité ou sous des concentrations dangereuses pour le milieu marin, ni produits chimiques ou autres substances utilisés pour échapper aux conditions de rejet prévues dans la présente règle.

▼B

6. Les résidus d'hydrocarbures qui ne peuvent être rejetés à la mer dans les conditions énoncées aux paragraphes 1, 2 et 4 de la présente règle sont conservés à bord ou rejetés dans des installations de réception.

7. […]

Règle 10: Méthodes de prévention de la pollution par les hydrocarbures due aux navires exploités dans les zones spéciales

1. Aux fins de la présente annexe, les zones spéciales sont la zone de la mer Méditerranée, la zone de la mer Baltique, la zone de la mer Noire, la zone de la mer Rouge, la «zone des golfes», la zone du golfe d'Aden, la zone de l'Antarctique et les eaux de l'Europe du Nord-Ouest, [qui sont définies comme suit].

2. Sous réserve des dispositions de la règle 11 de la présente annexe:

   a) Il est interdit à tout pétrolier, ainsi qu'à tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux autre qu'un pétrolier, de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures pendant qu'il se trouve dans une zone spéciale. […]

   b) […] Il est interdit à tout navire d'une jauge brute inférieure à 400 tonneaux, autre qu'un pétrolier, de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures pendant qu'il se trouve dans une zone spéciale, sauf si la teneur en hydrocarbures de l'effluent ne dépasse pas, sans dilution, 15 parts par million.

3. a) Les dispositions du paragraphe 2 de la présente règle ne s'appliquent pas au rejet de ballast propre ou séparé.

   b) Les dispositions de l'alinéa a du paragraphe 2 de la présente règle ne s'appliquent pas au rejet des eaux de cale traitées provenant de la tranche des machines, si toutes les conditions suivantes se trouvent réunies:

      i) les eaux de cale ne proviennent pas des bouchains des chambres des pompes à cargaison;

      ii) les eaux de cale ne sont pas mélangées avec des résidus de la cargaison d'hydrocarbures;

      iii) le navire fait route;

      iv) la teneur en hydrocarbures de l'effluent non dilué ne dépasse pas 15 parts par million;

      v) le navire utilise un matériel de filtrage des hydrocarbures conforme aux dispositions du paragraphe 5) de la règle 16 de la présente annexe, et

      vi) le matériel de filtrage est muni d'un dispositif d'arrêt permettant de garantir que le rejet est automatiquement interrompu lorsque la teneur en hydrocarbures de l'effluent dépasse 15 parts par million.

4. a) Le rejet à la mer ne doit contenir ni produits chimiques ou autres substances en quantité ou sous des concentrations dangereuses pour le milieu marin, ni produits chimiques ou autres substances utilisés pour échapper aux conditions de rejet prévues dans la présente règle.

   b) Les résidus d'hydrocarbures qui ne peuvent être rejetés à la mer dans les conditions énoncées aux paragraphes 2 et 3 de la présente règle sont conservés à bord ou rejetés dans des installations de réception.

5. Aucune disposition de la présente règle n'interdit à un navire dont une partie seulement du trajet se trouve dans une zone spéciale d'effectuer des rejets en dehors de la zone spéciale conformément aux dispositions de la règle 9 de la présente annexe.

6. […]

7. […]

8. […]

Règle 11: Exceptions

Les règles 9 et 10 de la présente annexe ne s'appliquent pas:

a) au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures effectué par un navire pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire, ou sauver des vies humaines en mer; ou

b) au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement:

   i) à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet, et

   ii) sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement; ou

▼B

c) au rejet à la mer de substances contenant des hydrocarbures approuvées par l'autorité [de l'État du pavillon], lorsque ces substances sont utilisées pour lutter contre un cas particulier de pollution afin de réduire les dommages dus à cette pollution. Tout rejet de cette nature est soumis à l'approbation du gouvernement, quel qu'il soit, dans les limites de la juridiction duquel ce rejet devrait selon toute prévision intervenir.

Partie II: Substances liquides nocives (annexe II de Marpol 73/78)

Extraits des dispositions pertinentes de l'annexe II de Marpol 73/78:

Règle 3: Classement en catégories et liste des substances liquides nocives

1. Aux fins des règles de la présente annexe, les substances liquides nocives sont divisées en quatre catégories, comme suit:

   a) catégorie A: substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors des opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage, présentent un risque grave pour les ressources marines ou pour la santé de l'homme ou nuisent sérieusement à l'agrément des sites ou aux autres utilisations légitimes de la mer et justifient en conséquence la mise en œuvre de mesures rigoureuses de lutte contre la pollution.

   b) catégorie B: substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors des opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage, présentent un risque pour les ressources marines ou pour la santé de l'homme ou nuisent à l'agrément des sites ou aux autres utilisations légitimes de la mer et justifient en conséquence la mise en œuvre de mesures particulières de lutte contre la pollution.

   c) catégorie C: substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors des opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage, présentent un faible risque pour les ressources marines ou pour la santé de l'homme ou nuisent quelque peu à l'agrément des sites ou aux autres utilisations légitimes de la mer et appellent en conséquence des conditions d'exploitation particulières.

   d) catégorie D: substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors des opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage, présentent un risque discernable pour les ressources marines ou pour la santé de l'homme ou nuisent très légèrement à l'agrément des sites ou aux autres utilisations légitimes de la mer et appellent en conséquence certaines précautions en ce qui concerne les conditions d'exploitation.

2. […]

3. […]

4. […]

[D'autres directives pour classer les substances en catégories, y compris une liste de substances classées, figurent à la règle 3, paragraphes 2 à 4 et à la règle 4 ainsi qu'aux appendices de l'annexe II de Marpol 73/78.]

Règle 5: Rejet de substances liquides nocives

Substances des catégories A, B et C hors des zones spéciales et substances de la catégorie D dans toutes les zones

Sous réserve des dispositions […] de la règle 6 de la présente annexe:

1. Il est interdit de rejeter à la mer des substances de la catégorie A définies à la règle 3, paragraphe 1, alinéa a) de la présente annexe, des substances provisoirement classées dans cette catégorie, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances. Lorsque les citernes contenant ces substances ou mélanges sont nettoyées, les résidus résultant du nettoyage sont rejetés dans une installation de réception jusqu'à ce que la concentration de la substance dans l'effluent soit égale ou inférieure à 0,1 % en poids et jusqu'à ce que la citerne soit vide, sauf pour le phosphore, jaune ou blanc, pour lequel la concentration résiduelle doit être de 0,01 % en poids. Toute eau ajoutée par la suite à la citerne peut être rejetée à la mer quand toutes les conditions ci-après se trouvent réunies:

   a) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 nœuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 nœuds pour les autres navires;

   b) le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer, et

   c) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

▼B

2. Il est interdit de rejeter à la mer des substances de la catégorie B définies à la règle 3, paragraphe 1, alinéa b) de la présente annexe, des substances provisoirement classées dans cette catégorie, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances, sauf lorsque toutes les conditions ci-après se trouvent réunies:

   a) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 nœuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 nœuds pour les autres navires;

   b) la méthode et les dispositifs utilisés pour effectuer le rejet sont approuvés par l'autorité [de l'État du pavillon]. Ils sont fondés sur des normes élaborées par l'[OMI] et garantissent que la concentration et le taux de rejet de l'effluent sont tels que la concentration de la substance ne puisse dépasser une part par million dans le sillage du navire, à l'arrière de celui-ci;

   c) la quantité maximale de cargaison rejetée de chaque citerne et de son système de tuyautage ne dépasse pas la quantité maximale correspondant à la méthode agréée visée à l'alinéa b) du présent paragraphe, cette quantité ne devant en tout état de cause pas excéder la plus grande des deux quantités suivantes: 1 m^3 ou 1/3000 de la capacité en mètres cubes de la citerne;

   d) le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer, et

   e) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

3. Il est interdit de rejeter à la mer des substances de la catégorie C définies à la règle 3, paragraphe 1, alinéa c) de la présente annexe, des substances provisoirement classées dans cette catégorie, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances, sauf lorsque toutes les conditions ci-après se trouvent réunies:

   a) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 nœuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 nœuds pour les autres navires;

   b) la méthode et les dispositifs utilisés pour effectuer le rejet sont approuvés par l'autorité [de l'État du pavillon]. Ils sont fondés sur des normes élaborées par l'[OMI] et garantissent que la concentration et le taux de rejet de l'effluent sont tels que la concentration de la substance ne puisse dépasser dix parts par million dans le sillage du navire, à l'arrière de celui-ci;

   c) la quantité maximale de cargaison rejetée de chaque citerne et de son système de tuyautage ne dépasse pas la quantité maximale correspondant à la méthode agréée visée à l'alinéa b) du présent paragraphe, cette quantité ne devant en tout état de cause pas excéder la plus grande des deux quantités suivantes: 3 m^3 ou 1/1000 de la capacité en mètres cubes de la citerne;

   d) le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer, et

   e) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

4. Il est interdit de rejeter à la mer des substances de la catégorie D définies à la règle 3, paragraphe 1), alinéa d) de la présente annexe, des substances provisoirement classées dans cette catégorie, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances, sauf lorsque toutes les conditions ci-après se trouvent réunies:

   a) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 nœuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 nœuds pour les autres navires;

   b) la concentration du mélange ne dépasse pas une part de substance pour 10 parts d'eau, et

   c) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche.

5. Une méthode de ventilation approuvée par l'autorité [de l'État du pavillon] peut être utilisée pour débarrasser une citerne des résidus de cargaison. Cette méthode doit être fondée sur des normes élaborées par l'[OMI]. Toute eau introduite par la suite dans la citerne est considérée comme propre et n'est pas soumise aux dispositions des paragraphes 1, 2, 3 ou 4 de la présente règle.

6. Il est interdit de rejeter à la mer des substances qui n'appartiennent pas à une catégorie ou qui n'ont pas été provisoirement classées ou qui n'ont pas été évaluées conformément à la règle 4, paragraphe 1) de la présente annexe, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances.

Substances des catégories A, B et C à l'intérieur des zones spéciales [telles que définies à l'annexe II de Marpol 73/78, règle 1, y compris la mer Baltique]

Sous réserve des dispositions […] de la règle 6 de la présente annexe:

▼B

7. Il est interdit de rejeter à la mer des substances de la catégorie A définies à la règle 3, paragraphe 1, alinéa a) de la présente Annexe, des substances provisoirement classées dans cette catégorie, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances. Lorsque les citernes contenant ces substances ou mélanges sont nettoyées, les résidus résultant du nettoyage sont rejetés dans une installation de réception mise en place par les États riverains de la zone spéciale conformément aux dispositions de la règle 7 de la présente annexe, jusqu'à ce que la concentration de la substance dans l'effluent soit égale ou inférieure à 0,05 % en poids et jusqu'à ce que la citerne soit vide, sauf pour le phosphore, jaune ou blanc, pour lequel la concentration résiduelle doit être de 0,005 % en poids. Toute eau ajoutée par la suite à la citerne peut être rejetée à la mer quand toutes les conditions ci-après se trouvent réunies:

   a) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 nœuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 nœuds pour les autres navires;

   b) le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer, et

   c) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

8. Il est interdit de rejeter à la mer des substances de la catégorie B définies à la règle 3, paragraphe 1, alinéa b) de la présente annexe, des substances provisoirement classées dans cette catégorie, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances, sauf lorsque toutes les conditions ci-après se trouvent réunies:

   a) la citerne a été prélavée conformément à la procédure approuvée par l'autorité [de l'État du pavillon] et fondée sur les normes établies par l'[OMI] et les résidus de lavage de la citerne qui en résultent ont été rejetés dans une installation de réception;

   b) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 nœuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 nœuds pour les autres navires;

   c) la méthode et les dispositifs utilisés pour effectuer le rejet et le nettoyage sont approuvés par l'autorité [de l'État du pavillon]. Ils sont fondés sur des normes élaborées par l'[OMI] et garantissent que la concentration et le taux de rejet de l'effluent sont tels que la concentration de la substance ne puisse dépasser une part par million dans le sillage du navire, à l'arrière de celui-ci;

   d) le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer, et

   e) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

9. Il est interdit de rejeter à la mer des substances de la catégorie C définies à la règle 3, paragraphe 1, alinéa c) de la présente annexe, des substances provisoirement classées dans cette catégorie, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances, sauf lorsque toutes les conditions ci-après se trouvent réunies:

   a) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 nœuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 nœuds pour les autres navires;

   b) la méthode et les dispositifs utilisés pour effectuer le rejet sont approuvés par l'autorité [de l'État du pavillon]. Ils sont fondés sur des normes élaborées par l'[OMI] et garantissent que la concentration et le taux de rejet de l'effluent sont tels que la concentration de la substance ne puisse dépasser une part par million dans le sillage du navire, à l'arrière de celui-ci;

   c) la quantité maximale de cargaison rejetée de chaque citerne et de son système de tuyautage ne dépasse pas la quantité maximale correspondant à la méthode agréée visée à l'alinéa b) du présent paragraphe, cette quantité ne devant en tout état de cause pas excéder la plus grande des deux quantités suivantes: 1 m^3 ou 1/3000 de la capacité en mètres cubes de la citerne;

   d) le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer; et

   e) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

10. Une méthode de ventilation approuvée par l'autorité [de l'État du pavillon] peut être utilisée pour débarrasser une citerne des résidus de cargaison. Cette méthode doit être fondée sur des normes élaborées par l'[OMI]. Toute eau introduite par la suite dans la citerne est considérée comme propre et n'est pas soumise aux dispositions des paragraphes 7, 8 ou 9 de la présente règle.

▼B

11. Il est interdit de rejeter à la mer des substances qui n'appartiennent pas à une catégorie ou qui n'ont pas été provisoirement classées ou qui n'ont pas été évaluées conformément à la règle 4, paragraphe 1 de la présente annexe, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances.

12. Les dispositions de la présente règle n'empêchent pas les navires de conserver à bord les résidus d'une cargaison de la catégorie B ou C et de les rejeter, hors d'une zone spéciale, conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 3, respectivement, de la présente règle.

Règle 6: Exceptions

La règle 5 de la présente annexe ne s'applique pas:

a) au rejet à la mer de substances liquides nocives ou de mélanges contenant de telles substances nécessaire pour assurer la sécurité d'un navire ou pour sauver des vies humaines en mer; ou

b) au rejet à la mer de substances liquides nocives ou de mélanges contenant de telles substances provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement:

   i) à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet, et

   ii) sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, ou

c) au rejet à la mer de substances liquides nocives approuvées par l'autorité [de l'État du pavillon], ou de mélanges contenant de telles substances, lorsque ces substances sont utilisées pour lutter contre un cas particulier de pollution afin de réduire les dommages dus à cette pollution. Tout rejet de cette nature est soumis à l'approbation du gouvernement, quel qu'il soit, dans les limites de la juridiction duquel ce rejet devrait selon toute prévision intervenir.