COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 5.3.2003
COM(2003) 92 final

2003/0037 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions, notamment pénales, en cas d'infractions de pollution

(présentée par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. INTRODUCTION

Des accidents récents, tout particulièrement les naufrages du *Prestige* en novembre 2002 et de l'*Erika* en décembre 1999, ont mis en lumière la nécessité de renforcer l'arsenal de lutte contre la pollution causée par les navires. Malgré la vaste gamme de mesures visant à améliorer la sécurité qui ont été adoptées au niveau de l'UE au cours de la dernière décennie, des navires dans un état douteux chargés de cargaisons polluantes continuent à naviguer dans les eaux européennes et à engendrer des pollutions massives suite à des accidents, sans que les parties responsables soient convenablement punies.

Les accidents de grande ampleur ne sont toutefois pas l'unique problème. La majeure partie de la pollution mondiale par les hydrocarbures causée par les navires est le résultat de rejets délibérés. Les pratiques inacceptables des rejets «opérationnels», c'est-à-dire intentionnels, des navires, y compris les opérations de nettoyage des citernes et d'élimination des huiles usagées ont encore largement cours dans les eaux côtières des États membres et au-delà. Différentes mesures adoptées aux niveaux international et de l'UE, associées à un certain nombre d'initiatives du secteur maritime pour limiter la pollution provenant des navires, ont certes réduit ces pratiques, mais le problème reste répandu. En 2001, la surveillance aérienne a décelé 390 nappes de pétrole en mer Baltique[1] et 596 en mer du Nord[2]. Une étude de la Commission concernant la mer Méditerranée fait état de 1 638 rejets illicites en 1999.[3] Seul un faible pourcentage des navires qui pratiquent illégalement des déversements est effectivement détecté et un petit nombre d'entre eux est en définitive poursuivi.

Conformément à la proposition de la Commission concernant une directive relative à la protection de l'environnement par le droit pénal[4], la directive proposée établit que des rejets effectués en violation du droit communautaire constitueront une infraction pénale et que des sanctions, notamment pénales, doivent être infligées si des personnes concernées sont reconnues coupables d'un tel acte ou d'y avoir contribué, intentionnellement ou par négligence grave. En ce qui concerne les personnes physiques, les sanctions peuvent aller, dans les cas les plus graves, jusqu'à des peines privatives de liberté. L'introduction de sanctions appropriées pour les infractions de pollution est particulièrement importante en matière de pollution par les navires, car les effets dissuasifs des régimes internationaux de responsabilité civile qui régissent les incidents de pollution causés par les navires sont insuffisants.

À la lumière des accidents de pollution récents, la nécessité de disposer d'une mesure spécifique concernant la pollution causée par les navires a été soulignée avec force au niveau politique le plus élevé au sein de l'UE. Lors du Sommet du Conseil européen tenu à Copenhague le 13 décembre 2002, les chefs d'État ou de gouvernement de tous les États membres de l'UE ont exprimé leur grande préoccupation en ce qui concerne l'accident du pétrolier *Prestige* et ont particulièrement évoqué la nécessité de prendre de nouvelles mesures spécifiques se rapportant à la responsabilité et aux sanctions correspondantes. Pour sa part, le Conseil «Transports, télécommunications et énergie» du 6 décembre 2002 s'est félicité de «l'intention de la Commission de présenter une proposition visant à garantir que toute

---

1 http://www.helcom.fi/sea/maps2001.pdf. Depuis 1988, ce sont au total 7 216 rejets polluants confirmés provenant de navires qui ont été détectés en mer Baltique par surveillance aérienne.

2 http://www.bonnagreement.org/

3 http://europa.eu.int/comm/environment/civil/marin/reports_publications/jrc_illicit_study.pdf

4 COM(2001) 139 final du 13 mars 2001, modifié par le COM(2002) 544 final du 30 septembre 2002.

personne convaincue d'avoir causé ou contribué à causer des dommages par pollution par une négligence grave soit soumise à des sanctions appropriées.»[5] En outre, le Conseil «Justice et affaires intérieures» du 19 décembre 2002 a convenu que des mesures complémentaires devraient être envisagées pour «renforcer la protection de l'environnement, en particulier les mers, au moyen du droit pénal.»[6]

La Commission partage complètement les avis des États membres concernant l'urgence d'une telle proposition et considère, compte tenu de ce qui précède, qu'une mesure spécifique relative aux sanctions à infliger en cas d'infractions de pollution causée par des navires est justifiée, sans préjudice d'un régime plus général applicable pour la protection de l'environnement par le droit pénal.[7] En conséquence, la Commission, comme déjà annoncé dans sa communication sur le renforcement de la sécurité maritime suite au naufrage du pétrolier *Prestige* (COM(2002) 681 final), propose de combler certaines des lacunes réglementaires restantes les plus importantes dans ce domaine, concernant les rejets tant accidentels que délibérés.[8]

2. HISTORIQUE ET JUSTIFICATION

2.1. La nécessité de disposer de règles à l'échelle communautaire concernant la pollution causée par les navires

Il est communément admis que les rejets délibérés de déchets et de résidus de cargaisons des navires en mer sont inacceptablement courants. La majeure partie de ces rejets est illégale, c'est-à-dire, réalisée en violation des règles internationales sur les rejets des navires telles qu'elles sont fixées dans la Convention MARPOL 73/78 (Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif, modifiés ultérieurement), qui est très largement ratifiée dans le monde entier. Or, seule une poignée des contrevenants est traduite en justice.

Il y a plusieurs raisons à cela. Tout d'abord, les rejets illégaux sont favorisés par le manque d'installations de réception des déchets appropriées dans les ports. En second lieu, l'application des règles de MARPOL 73/78 n'est pas cohérente dans le monde, voire au sein de l'UE. Troisièmement, les rejets ne sont pas toujours détectés à temps. Quatrièmement, même si le rejet est détecté et attribué à un navire particulier, l'infraction est rarement portée devant la justice et, lorsqu'elle l'est, il n'y a souvent pas assez d'éléments de preuve pour condamner le contrevenant. Enfin, même en cas de condamnation d'un contrevenant, dans beaucoup d'États, les peines appliquées pour ce type d'infractions sont assez légères, parfois seulement infligées au capitaine des navires, plutôt qu'à la société propriétaire, dont le capitaine suit les instructions.

---

5 Paragraphe 13 bis des conclusions du Conseil concernant la sécurité maritime et la prévention de la pollution du 6 décembre 2002.

6 Déclaration du Conseil «Justice et affaires intérieures» du 19 décembre 2002.

7 Comme proposé par la Commission en mars 2001. Voir note 4.

8 Voir également la communication de la Commission intitulée «Vers une stratégie pour la protection et la conservation du milieu marin», COM(2002) 539 du 2 octobre 2002, dans laquelle la réglementation de la pollution illicite causée par les navires est indiquée comme l'un des objectifs essentiels à court terme.

La Convention MARPOL 73/78, qui est acceptée au niveau mondial, fixe des normes détaillées et des conditions strictes pour le rejet de déchets et de résidus à la mer, avec des exigences plus sévères pour des zones maritimes qui ont été désignées comme «zones spéciales» (comprenant, dans le cas de la pollution par des hydrocarbures, la mer Baltique, la mer Méditerranée et la région de la mer du Nord). Étant donné la sévérité et l'acceptation générale de ces normes, le problème de la fréquence des rejets illégaux peut être résumé comme étant lié à une mise en œuvre et une application imparfaites des règles en vigueur, plutôt qu'à des normes insuffisantes en soi. Au niveau international, il y a actuellement peu de mécanismes pour appliquer la Convention MARPOL 73/78. Si les capitaines, les propriétaires de navires ou les États choisissent d'ignorer ses dispositions, la communauté internationale en tant que telle a peu de mesures d'application, mais compte sur les mesures d'application nationales ou régionales pour cela.

L'écart entre les règles existantes et la pratique dominante dans ce secteur a été reconnu par la Commission déjà dans sa communication intitulée «Pour une politique commune de la sécurité maritime» du 24 février 1993, qui indiquait que le respect des exigences de MARPOL 73/78, à laquelle tous les États membres sont parties contractantes, pourrait être renforcé et que de nouvelles initiatives étaient nécessaires pour améliorer la mise en œuvre des règles et des normes internationales. Depuis lors, un certain nombre d'initiatives ont été prises au niveau communautaire. Tout d'abord, ce type d'infractions est contrôlé lors du contrôle par l'État du port en vertu de la directive 95/21/CE, selon laquelle le registre des hydrocarbures et d'autres registres doivent notamment être vérifiés à chaque inspection. Des incohérences ou des doutes peuvent entraîner d'autres inspections ou l'immobilisation du navire. En second lieu, afin de lutter contre la pollution marine causée par les rejets (délibérés) opérationnels des navires, la Communauté a adopté la directive 2000/59/CE qui impose, d'une part, aux ports de fournir des installations de réception adéquates pour les déchets des navires et, d'autre part, aux navires d'utiliser ces installations. En prévoyant des règles détaillées pour le dépôt des déchets et des résidus de cargaison dans les ports, cette directive a pour but d'éviter qu'il soit plus avantageux pour les navires de rejeter des substances polluantes à la mer. En outre, la directive impose des inspections de déchets spécifiques qui, comme les inspections de contrôle par l'État du port, sont des contrôles sur place. Troisièmement, la directive relative au suivi du trafic (2002/59/CE) améliorera encore les informations disponibles pour un État côtier concernant les navires situés dans ses eaux et les cargaisons qu'ils transportent. Cette directive définit également des procédures pour la détection des rejets illégaux en mer et pour les mesures complémentaires à prendre par les États membres en mer quand de tels rejets ont eu lieu.

Tous ces instruments représentent certes des étapes importantes pour éliminer les rejets illégaux, mais ils ne permettent pas de traiter complètement le problème au niveau communautaire. Un élément manque dans le cadre réglementaire. L'infraction elle-même, c'est-à-dire la violation des normes applicables en matière de pollution, n'est pas entièrement régie par la législation communautaire. La mise en œuvre de MARPOL 73/78 est effectuée différemment par les États membres, à la fois dans la pratique et légalement.[9] La promptitude à réaliser des inspections et à poursuivre les contrevenants potentiels varie énormément selon les États membres. En outre, les sanctions imposées aux contrevenants diffèrent d'un État membre à l'autre, tant en ce qui concerne les personnes à poursuivre que l'ampleur et la nature des sanctions infligées.

[9] Voir, par exemple, le document MEPC 48/12 de l'OMI.

Par conséquent, une directive spécifique sur les rejets provenant des navires aurait le double avantage de compléter et de clarifier la réglementation communautaire dans ce domaine et de réaliser une harmonisation de l'application des règles. La fourniture du cadre juridique définissant l'infraction et les sanctions concernant les rejets des navires facilitera également considérablement l'établissement de mesures permettant une coopération accrue pour la mise en œuvre de telles règles. Par exemple, il est admis qu'il faut que les États membres coopèrent plus étroitement dans un certain nombre de domaines connexes, notamment la surveillance des marées noires, l'identification des pollueurs et la collecte de preuves qui seraient décisives dans les procédures en justice. Cet instrument juridique constituerait finalement la plate-forme juridique permettant à l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) d'intervenir sur cette question. L'AESM est toute désignée pour traiter les sujets afférents à la surveillance et aux preuves en matière de rejets illégaux, et il y a un large soutien politique pour la charger de ce type d'activités, mais la base juridique en vertu du droit communautaire fait actuellement défaut.

En conclusion, il y a un certain nombre de justifications juridiques, pratiques et politiques pour une nouvelle mesure communautaire, permettant l'inclusion de règles concernant la pollution provenant des navires dans le droit communautaire et réglementant leur application en détail.

2.2. La justification de sanctions, notamment pénales, contre les contrevenants

Assurer la sécurité du transport maritime et protéger les eaux communautaires de la pollution causée par les navires sont des objectifs incontestés de la Communauté. Ils doivent être poursuivis par la politique communautaire selon le Titre V du traité, et notamment son article 80, paragraphe 2. La Communauté dispose du pouvoir de réglementer un comportement afin d'atteindre un objectif communautaire et elle est compétente pour décider que le comportement faisant l'objet de la réglementation (ou le non-respect dudit comportement) doit être réprimé à l'échelon national.

La Communauté ne dispose pas en tant que telle d'une compétence matérielle dans le domaine pénal. Toutefois, dans la mesure où cela est nécessaire pour atteindre des objectifs communautaires, la Communauté peut obliger les États membres à prévoir des sanctions pénales. En outre, même lorsque le droit communautaire ne prévoit pas expressément de sanctions (ou de sanctions pénales), les États membres peuvent être obligés à prendre des mesures appropriées pour faire respecter la législation communautaire. Si le droit pénal est l'unique moyen de garantir que le droit communautaire est appliqué efficacement, les États membres peuvent être obligés à prévoir des sanctions pénales. Les questions à considérer pour déterminer si une mesure proposée relève de la compétence de la Communauté portent donc sur la nature et l'objet de l'action envisagée. La mesure en question étant destinée à améliorer la sécurité maritime ou à protéger l'environnement marin, elle relève de la compétence de la Communauté.

En conformité avec sa politique sur les infractions liées à la criminalité environnementale, la Commission considère que seules des sanctions pénales seront suffisamment efficaces pour assurer les effets projetés des règles en matière de pollution causée par les navires. Une mesure de nature pénale permettra d'appliquer à l'échelle communautaire une sanction dissuasive pour tous ceux qui sont concernés par le transport maritime de marchandises polluantes. Des effets suffisamment dissuasifs ne seront obtenus qu'en établissant que les rejets illégaux constituent une infraction pénale, ce qui reflète une désapprobation de la société qualitativement différente de celle manifestée par le biais d'une indemnisation au civil

ou de mesures administratives. Cela transmet donc un message fort aux délinquants potentiels, avec un effet plus dissuasif.

Indépendamment de ces considérations, toutefois, il y a une autre caractéristique importante du droit maritime existant qui rend particulièrement nécessaires des mesures pénales en matière de pollution par les navires. De fait, les effets dissuasifs des régimes internationaux de responsabilité civile qui régissent les événements de pollution provenant des navires sont insuffisants.

Pour ce qui est de l'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures, la pollution par les pétroliers est actuellement réglementée au niveau international par le régime établi par la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC) et la Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (convention FIPOL), modifiées par leurs protocoles de 1992, auxquelles tous les États membres côtiers sont parties. Ces deux conventions instituent un système à deux niveaux de responsabilité, reposant sur une responsabilité objective - mais dans pratiquement tous les cas limitée - pour le propriétaire du navire et sur un fonds, alimenté collectivement par les entités réceptionnant des hydrocarbures, qui fournit aux victimes de dommages par pollution par les hydrocarbures une indemnisation complémentaire lorsqu'elles ne peuvent pas être indemnisées complètement par le propriétaire.

Ainsi, le régime international en matière de pollution par les hydrocarbures (et de pollution par d'autres substances nocives et potentiellement dangereuses, qui est réglementée par une convention qui doit encore entrer en vigueur) porte principalement sur l'*indemnisation* des victimes. La *responsabilité* du véritable pollueur est un point considérablement moins important dans ces régimes, car la responsabilité personnelle du pollueur est diluée par un droit presque inaliénable du propriétaire de limiter la responsabilité et par la compensation collective par les entités qui reçoivent les cargaisons, par l'intermédiaire des fonds, indépendamment de leur rôle réel dans l'accident en question. Le régime de responsabilité et d'indemnisation en cas de pollution maritime tel qu'il est comporte donc peu d'éléments dissuasifs pour décourager ceux qui sont concernés par le transport maritime de marchandises dangereuses ou polluantes d'agir négligemment; il a par conséquent une valeur limitée pour aider à éviter des accidents. Néanmoins, en raison des contraintes juridiques internationales, ce régime international de responsabilité ne peut pas être modifié au moyen d'une législation communautaire. Dans la communication dite «Erika II» (COM(2000) 802 final), la Commission a souligné la nécessité de procéder à deux modifications en particulier qui auraient ces effets:

- la responsabilité du propriétaire devrait être illimitée s'il est établi que les dommages causés par la pollution résultent d'une négligence grave de sa part; et

- l'interdiction des demandes d'indemnisation à l'encontre de l'affréteur, du gérant et de l'exploitant du navire doit être éliminée des conventions concernées.

La Commission a ajouté que si les efforts déployés pour apporter les améliorations requises aux règles internationales en matière de responsabilité et d'indemnisation échouaient, elle présenterait une proposition de législation communautaire introduisant un régime communautaire de responsabilité et d'indemnisation en cas de pollution maritime. Un tel régime communautaire nécessiterait la dénonciation des conventions existantes en matière de

responsabilité et d'indemnisation en cas de marées noires. La Commission poursuit les efforts entrepris en vue de modifier le régime international conformément à ce qui est décrit ci-dessus, mais les résultats de ces efforts ne sont pas encore certains.

Pour ces raisons, la Commission considère qu'une mesure de nature pénale doit être introduite au niveau de l'UE pour compléter le régime existant en matière de responsabilité civile et d'indemnisation en cas de dommages dus à la pollution. De cette façon, le mécanisme de la responsabilité directe des parties impliquées dans l'accident peut être introduit et un régime prévoyant des effets répressifs - et préventifs - appropriés peut être établi sans les contraintes juridiques susmentionnées et sans aucune répercussion sur l'indemnisation rapide et complète des victimes. La proposition relative au Fonds COPE, figurant dans le paquet Erika II (COM(2000) 802 final), contenait déjà un article concernant des sanctions financières (article 10), mais le règlement dans son ensemble n'ayant pas été examiné en détail par le Conseil, cette question particulière n'a pas progressé.

À la lumière de ces considérations, la Commission, comme annoncé dans sa communication du 3 décembre 2002 sur le renforcement de la sécurité maritime suite au naufrage du pétrolier *Prestige* (COM(2002) 681 final) - ce qui a été accueilli favorablement par le Conseil -, propose que les infractions liées à une pollution causée par les navires, lorsqu'elles sont commises intentionnellement ou par négligence grave, fassent l'objet de sanctions, notamment pénales. La directive proposée porte sur la pollution engendrée par n'importe quel navire, pétrolier ou non, et outre la pollution par les hydrocarbures, concerne également les rejets illégaux de substances liquides nocives. Comme cela a été expliqué, une mesure de cette nature est nécessaire pour assurer un lien suffisamment clair entre la cause de la pollution et la responsabilité des personnes impliquées. Compte tenu des contraintes juridiques internationales et de la nécessité d'assurer une indemnisation efficace et complète des victimes, une mesure de nature pénale est le mécanisme le plus efficace pour atteindre ce but. L'article 6 de la directive proposée est donc un élément nécessaire afin d'atteindre une politique communautaire efficace en matière de protection de l'environnement et de sécurité maritime.

La mesure proposée n'oblige pas les États membres à modifier leur système fondamental de droit pénal, notamment, par exemple, la doctrine de la responsabilité pénale ou les définitions générales de la culpabilité. Des mesures concernant ces principes et ces définitions générales ne sont pas liées spécifiquement aux objectifs communautaires en question. La proposition ne prévoit pas d'exigences (minimales) en matière de sanctions pénales, et ne porte pas sur des principes généraux de droit pénal, d'administration de la justice, et/ou de juridiction pénale et de procédure pénale.

3. CONTENU DE LA PROPOSITION

Cette proposition comprend deux mesures distinctes, mais d'égale importance. Premièrement, elle introduit dans le droit communautaire les règles internationales applicables en matière de rejets polluants provenant des navires et réglemente l'application de ces règles en détail. La partie correspondante de la proposition comprend certaines dispositions nouvelles importantes, notamment l'inclusion des infractions qui ont eu lieu en haute mer (zones maritimes en dehors de la juridiction de tout État). Deuxièmement, la directive proposée établit que les infractions aux règles en matière de rejets seront des infractions pénales et fournit des indications sur la nature des sanctions à infliger.

Ces deux mesures comblent des vides juridiques importants, car actuellement les rejets provenant de navires ne sont pas suffisamment réglementés par le droit communautaire, et le droit maritime existant n'est pas assez dissuasif pour éviter des pratiques dangereuses de la part de ceux qui sont impliqués dans le transport maritime de substances polluantes. Les deux mesures vont au-delà du problème de la pollution par les hydrocarbures, puisqu'elles concernent les infractions liées à la pollution en générale, y compris la pollution par des substances chimiques.

4. CONSIDERATIONS PARTICULIERES

4.1. Objet

Le premier article précise que l'objectif sous-jacent de la directive est d'améliorer la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin et que les mesures proposées sont des moyens nécessaires à cet effet.

4.2. Définitions

Les définitions servent à spécifier l'ampleur des mesures proposées. Les rejets seront jugés illégaux ou non selon les normes MARPOL 73/78, la définition des substances polluantes incluant les hydrocarbures et les substances liquides nocives, tels qu'ils y sont définis. Les normes MARPOL 73/78 sont largement applicables dans le monde entier et donc bien connues par les parties concernées. En ce qui concerne la rigueur des normes, la Commission estime qu'il n'y a pas, dans l'immédiat, de raison d'aller au-delà de ces normes. La Convention MARPOL 73/78 traite toutes les formes d'hydrocarbures, par exemple, et elle fait référence généralement à un effluent maximal d'un mélange ne contenant pas plus de 15 parts par million. En termes simples, les règles pourraient être résumées en disant que tout rejet d'hydrocarbures qui est effectivement visible dans l'eau constituera très probablement une infraction aux normes MARPOL 73/78. L'utilisation des normes MARPOL 73/78 comme la référence fournira également la base juridique pour appliquer les règles au-delà des eaux territoriales des États membres, conformément aux règles de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM-UNCLOS) de 1982, à laquelle la Communauté est partie contractante. Comme la directive est destinée à régir tout rejet illégal, elle porte également sur la pollution provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement, qui est en grande partie exemptée du régime de MARPOL 73/78. Il convient de noter, néanmoins, que selon l'article 6 de la proposition, des sanctions pour les rejets illégaux ne seront appliquées que si la pollution résulte d'un comportement intentionnel ou d'une négligence grave des parties concernées. La définition des navires est large, intégrant toutes sortes de navires de mer, car n'importe quel type de navire peut effectuer des rejets illégaux de substances polluantes. Pour des raisons semblables, la définition des personnes pouvant faire l'objet de sanctions englobe un éventail très large de contrevenants potentiels, y compris les personnes physiques et morales.

4.3. Champ d'action géographique

La directive porte sur la pollution marine causée par des navires dans toutes les eaux côtières de la Communauté, et va au-delà en incluant également la haute mer. La zone économique exclusive est concernée dans la mesure où elle a été établie, conformément au droit international, par un État membre.

4.4. Application dans les ports

L'article 4 est basé sur le régime de l'application par l'État du port conformément à la partie XII de l'UNCLOS. L'interdiction des rejets dans les zones maritimes au-delà de la juridiction de tout État (haute mer) est une étape importante pour souligner l'inadmissibilité des rejets illégaux et l'universalité de l'infraction en question. Peu d'États mettent en œuvre actuellement la possibilité d'appliquer les règles sur les infractions liées à des rejets en haute mer, qui est prévue à l'article 218, paragraphe 1, de l'UNCLOS. Or, cet aspect est d'une importance cruciale pour beaucoup d'États membres, notamment ceux qui n'ont pas établi de zones économiques exclusives, ce qui est en particulier le cas en mer Méditerranée. Associée à des efforts communs appropriés de surveillance et d'identification, cette règle améliorera considérablement les possibilités d'identifier les contrevenants, même lorsque le rejet a eu lieu en dehors des frontières nationales des États concernés. La Commission estime que cela est essentiel car la pollution ne connaît pas les frontières nationales non plus et toute limitation des possibilités pour les États d'agir qui est basée sur la zone maritime où le rejet a eu lieu est immanquablement artificielle. Des précisions supplémentaires concernant les raisons pour entreprendre un examen d'un navire sont abordées en se référant aux instruments de droit communautaire existants, en utilisant ainsi pleinement le système d'informations et de partage des données qui a été établi au sein de la Communauté pour le suivi des navires et des rejets y afférents. L'article n'indique pas la nature du suivi judiciaire à accorder aux rejets présumés, cette question relevant de la législation nationale de chaque État membre.

4.5. Application en ce qui concerne les navires en transit

L'UNCLOS comporte certaines limitations considérables quant aux méthodes pour appliquer les lois en matière de pollution par les navires aux navires en transit dans les zones côtières. Néanmoins, par la participation de plusieurs États à un réseau de partage d'informations et leur coopération pour l'application, une part importante du trafic communautaire de transit peut relever du mécanisme décrit à l'article 5.

4.6. Sanctions pénales

L'article 6 prévoit que les violations des dispositions de la directive seront considérées comme des infractions pénales, en conformité avec la proposition de la Commission concernant une directive relative à la protection de l'environnement par le droit pénal.[10] Des sanctions doivent être infligées si l'une des personnes concernées est reconnue coupable d'avoir causé un tel acte, d'y avoir contribué ou de l'avoir suscité, intentionnellement ou par négligence grave.

L'article 6 spécifie également que les sanctions contre les infractions doivent être appropriées quant à leur nature dissuasive, ce qui revêt une importance évidente pour que les interdictions de rejets soient efficaces. Étant donné les pratiques divergentes entre les États membres en ce qui concerne l'imposition et la nature des sanctions contre les infractions de pollution, l'article proposé joue un rôle essentiel en harmonisant l'approche communautaire des violations liées aux rejets, notamment au sujet des personnes pouvant faire l'objet de sanctions, y compris, et c'est important, la compagnie propriétaire. La Commission estime que l'application de sanctions légères aux contrevenants dans le domaine de la pollution aboutit à peu de résultats. Des violations concernant le déversement délibéré de substances polluantes, par exemple en n'utilisant pas de matériel de séparation des eaux et des hydrocarbures ou en falsifiant des registres devraient, selon la Commission, en elles-mêmes donner lieu à des amendes très

---

[10] Voir note 4.

substantielles. De même, une négligence grave entraînant des marées noires importantes et des dommages considérables doit être très sévèrement sanctionnée si l'on veut obtenir les effets dissuasifs projetés. Les sanctions auront vraisemblablement souvent la forme de pénalités financières, ou amendes, mais en ce qui concerne les personnes physiques, elles peuvent inclure, dans les cas les plus graves, des peines privatives de liberté. Afin d'assurer l'efficacité de la mesure, il est primordial que les personnes morales puissent être reconnues responsables et que des sanctions leur soient appliquées dans toute la Communauté. Il pourrait néanmoins être malaisé pour certains États membres de prévoir des sanctions pénales contre les personnes morales sans adapter les principes fondamentaux de leur ordre juridique interne. Dans ce cas, les États membres auront la possibilité de prévoir des sanctions autres que pénales, pour autant que celles-ci soient effectives, proportionnées et dissuasives. Par exemple, les sanctions applicables pourront comprendre des amendes à caractère non pénal, la confiscation des produits du crime, l'interdiction d'accès à l'aide et aux subventions publiques, le placement sous contrôle judiciaire ou la liquidation judiciaire. Une référence au droit international sert à prendre en considération différentes restrictions qui peuvent exister dans ce domaine, notamment l'article 230 de l'UNCLOS. Il est également précisé que les sanctions doivent être indépendantes des responsabilités civiles des personnes impliquées et qu'elles ne doivent pas être assurables. Ce dernier point est loin d'être évident dans les pratiques d'assurances maritimes en vigueur, où la couverture d'assurance fournie aux navires par les polices des *Protection and Indemnity Clubs* (qui assurent la couverture d'environ 90 % du tonnage mondial) peut inclure les pénalités financières, y compris les sanctions de nature pénale liées aux infractions de pollution.

4.7. Garanties

L'article 7 contient un certain nombre de garanties qui sont établies pour assurer que les mesures prises conformément à la directive ne sont pas discriminatoires ni contraires au droit international, notamment à la partie XII, section 7, de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982.

4.8. Mesures d'accompagnement

Afin d'être pleinement efficaces, les règles concernant l'interdiction de la pollution et leur application doivent être accompagnées de mesures de nature pratique. Il s'agit notamment du partage d'informations entre les États membres et de l'établissement de procédures communes pour le suivi et l'identification des navires procédant à des rejets de substances polluantes, déjà largement en cours au niveau de l'UE ou sous-régional.[11] En outre, les technologies permettant que des équipements de bord enregistrent les rejets lorsqu'ils ont lieu et préviennent les personnes concernées à bord et à terre doivent être pleinement exploitées, car de tels dispositifs peuvent grandement aider à déterminer de manière objective si des rejets ont eu lieu et dans quelle mesure.

---

[11] Il est en particulier fait référence à la mise en place d'un réseau télématique transeuropéen de suivi du trafic maritime (SafeSeaNet) et aux efforts en cours pour harmoniser la politique permettant la poursuite et la condamnation des contrevenants coupables de violations des règles en matière de rejets par les navires qui sont entrepris dans le cadre de la protection de l'environnement de la mer Baltique (HELCOM) et de la mer du Nord (Accord de Bonn). En outre, la recherche financée par la Commission semble indiquer que le marquage des hydrocarbures par leur ADN peut être une méthode très utile pour établir le lien entre des hydrocarbures déversés en mer et un navire particulier. Voir par exemple les documents BLG 7/INF.5 et BLG 6/11 de l'OMI.

4.9. Rapports

Afin d'assurer une application harmonisée de la directive et d'évaluer son efficacité, il est essentiel que la Commission soit informée de la mesure dans laquelle elle a été appliquée dans la pratique et de la nature des sanctions infligées. À cet effet, l'article 9 prévoit que les États membres fournissent un rapport à la Commission tous les trois ans.

4.10. Comité et amendements

Les articles 10 et 11 font référence au nouveau Comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) créé par le règlement (CE) n° 2099/2002 du 5 novembre 2002. La participation de ce Comité facilitera, notamment, l'actualisation de la directive à la lumière des modifications continuelles de la Convention MARPOL 73/78 au niveau international.

2003/0037 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions, notamment pénales, en cas d'infractions de pollution

(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[12],

vu l'avis du Comité économique et social européen[13],

vu l'avis du Comité des régions[14],

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité[15],

considérant ce qui suit:

(1) La politique de la Communauté en matière de sécurité maritime vise un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement et est basée sur l'idée partagée que toutes les parties concernées par le transport de marchandises par mer ont une responsabilité pour assurer que les navires utilisés dans les eaux communautaires se conforment aux règles et aux normes applicables.

(2) Les normes matérielles pour les rejets de pollution provenant des navires dans tous les États membres sont fondées sur la Convention MARPOL 73/78; mais ces règles sont quotidiennement ignorées par les navires qui naviguent dans les eaux communautaires, sans qu'aucune mesure corrective ne soit prise.

(3) La mise en œuvre de MARPOL 73/78 est assurée 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 illégaux par les navires sont très diverses.

---

12 JO C … du …, p. ….
13 JO C … du …, p. ….
14 JO C … du …, p. ….
15 JO C … du …, p. ….

(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 des parties concernées par le transport de marchandises polluantes par mer et leur exposition aux sanctions. Pour atteindre une protection efficace de l'environnement, il est donc nécessaire de disposer de sanctions efficaces, dissuasives et proportionnées.

(5) Ni le régime international relatif à la responsabilité civile et à l'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures ni celui concernant la pollution par d'autres substances dangereuses ou nocives ne comportent assez d'effets dissuasifs pour décourager les parties concernées par le transport de cargaisons dangereuses par mer d'exécuter des pratiques inférieures aux normes. Les effets dissuasifs requis ne peuvent être assurés que par l'introduction de sanctions de nature pénale, qui s'appliquent à quiconque cause ou contribue à causer une pollution marine, délibérément ou par négligence grave.

(6) Les personnes morales doivent également être susceptibles de faire l'objet de sanctions dans toute la Communauté, car des violations peuvent être perpétrées dans leur intérêt ou pour leur compte.

(7) Les mesures de nature pénale ne sont pas liées à la responsabilité civile des parties intéressées et ne sont donc soumises à aucune règle concernant la limitation ou la canalisation des responsabilités civiles, pas plus qu'elles ne restreignent l'indemnisation efficace des victimes des incidents de pollution.

(8) Il convient que les États membres coopèrent davantage pour assurer la détection à temps des rejets illégaux ainsi que l'identification des contrevenants.

(9) La directive est conforme aux principes de proportionnalité et de subsidiarité fixés à l'article 5 du traité. L'introduction dans le droit communautaire des normes internationales applicables en matière de pollution causée par les navires et l'instauration de sanctions, notamment de sanctions pénales en cas d'infractions à ces normes, est une mesure nécessaire pour atteindre un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement dans le transport maritime. Seule la Communauté peut atteindre ces objectifs efficacement grâce à des règles harmonisées. La directive se limite au minimum requis pour atteindre ces objectifs et n'excède pas ce qui est nécessaire à cette fin.

(10) La directive respecte pleinement la Charte des droits fondamentaux,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier
Objet

Le but de la présente directive est d'introduire dans le droit communautaire les normes internationales relatives à la pollution provenant de navires et d'assurer que les personnes responsables de rejets illégaux font l'objet de sanctions appropriées, notamment pénales. L'objectif sous-jacent de la directive est d'améliorer la sécurité maritime et de protéger l'environnement marin contre la pollution 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, tels que modifiés[16];

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

3. «rejets illégaux», les rejets effectués en violation de MARPOL 73/78, y compris les rejets provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement non visés par MARPOL 73/78 en vertu des exceptions figurant à l'Annexe I, règle 11, alinéa b) et à l'Annexe II, règle 6, alinéa b) de la Convention.

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;

5. «personne», une personne physique ou morale;

6. «personne morale», toute entité juridique ayant ce statut en vertu du droit national applicable, sauf les États ou tout autre organisme public agissant dans le cadre de l'exercice de leur prérogative de puissance publique, ainsi que les organisations internationales publiques.

Article 3
Champ d'application

1. La présente directive s'applique aux rejets de substances polluantes dans:

   a) les eaux intérieures, y compris les ports, d'un État membre;

   b) les eaux territoriales d'un État membre;

   c) les détroits utilisés pour la navigation internationale soumis au régime du passage en transit, conformément à la partie III, section 2, de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982, dans la mesure où un État membre exerce une juridiction sur ces détroits;

   d) la zone économique exclusive d'un État membre, établie conformément au droit international; et

   e) la haute mer.

---

[16] À titre de référence, un résumé des règles pertinentes de MARPOL 73/78 concernant les rejets d'hydrocarbures et de substances liquides nocives figure à l'annexe I (Parties I et II).

2. La présente directive s'applique aux rejets illégaux 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 tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales.

Article 4

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

1. Si des irrégularités ou des informations laissent soupçonner qu'un navire qui est dans un port ou à un terminal en mer d'un État membre a effectué un rejet illégal de substances polluantes dans l'une des zones maritimes visées à l'article 3, paragraphe 1, l'État membre veille à ce qu'un examen approprié soit entrepris conformément à son droit national.

2. Une liste non exhaustive des irrégularités ou informations au sens du paragraphe 1 est fournie à l'annexe II.

3. Si l'examen visé au paragraphe 1 révèle des faits susceptibles de constituer des preuves concernant un rejet illégal, les autorités compétentes en matière pénale doivent être informées.

Article 5

Application en ce qui concerne les navires en transit

Si le rejet illégal soupçonné a lieu dans une zone maritime visée aux points b), c), d) ou e) de l'article 3, paragraphe 1, et le navire qui est suspecté d'avoir commis le rejet ne fait pas escale dans un port de l'État membre qui détient les informations relatives au rejet soupçonné, les dispositions suivantes s'appliquent:

- si la prochaine escale du navire est dans un autre État membre, les États membres concernés coopèrent étroitement à l'examen visé à l'article 4, paragraphe 1, et à la prise de décision quant aux mesures administratives appropriées en ce qui concerne le rejet en question;

- si la prochaine escale du navire est dans un port d'un État en dehors de la Communauté, l'État membre prend les mesures nécessaires afin d'assurer que la prochaine escale du navire est informée du rejet soupçonné et demande que l'État de la prochaine escale prenne les mesures appropriées en ce qui concerne le rejet en question.

Article 6

Infractions pénales et sanctions

1. Les États membres veillent à ce que les rejets illégaux de substances polluantes, et la participation et l'incitation à ces rejets soient considérés comme des infractions pénales lorsqu'ils sont commis intentionnellement ou par négligence grave.

2. Toute personne (c'est-à-dire non seulement le propriétaire du navire, mais également le propriétaire de la cargaison, la société de classification ou toute autre personne impliquée) qui a été jugée responsable au sens du paragraphe 1 par un tribunal, fait l'objet de sanctions, y compris, le cas échéant, de sanctions pénales.

3. Les sanctions visées au paragraphe 2 sont effectives, proportionnées et dissuasives.

4. En ce qui concerne les personnes physiques, des sanctions pénales sont prévues, qui peuvent aller, dans les cas les plus graves, jusqu'à des peines privatives de liberté, dans le respect du droit international applicable.

5. En ce qui concerne les personnes physiques et morales, les États membres prévoient notamment les sanctions suivantes:

   a) des amendes;

   b) la confiscation des produits résultant des infractions visées au paragraphe 1.

   Le cas échéant, les États membres prévoient également les sanctions suivantes:

   c) l'interdiction permanente ou temporaire d'exercice d'activités commerciales;

   d) le placement sous contrôle judiciaire;

   e) la liquidation judiciaire;

   f) l'interdiction d'accès à l'aide ou aux subventions publiques.

6. Les amendes visées dans le présent article ne sont pas assurables.

Article 7

Garanties

Les États membres appliquent les dispositions de la présente directive sans aucune discrimination de droit ou de fait parmi les 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 8

Mesures d'accompagnement

Les États membres et la Commission coopèrent, en collaboration étroite avec l'Agence européenne pour la sécurité maritime et, le cas échéant, dans le cadre du programme d'action destiné à répondre à la pollution marine accidentelle ou intentionnelle instauré par la décision n° 2850/2000/CE[17] pour:

a) élaborer les systèmes d'information nécessaires pour assurer la mise en œuvre efficace de la présente directive;

b) établir des pratiques et orientations communes pour, notamment:

- le suivi et l'identification rapide des navires procédant à des rejets de substances polluantes en violation de la présente directive, notamment, le cas échéant, grâce à des équipements de bord qui permettent le suivi;

- l'élaboration de méthodes fiables pour attribuer des substances polluantes détectées en mer à un navire particulier; et

- l'application juridique efficace de la présente directive.

Article 9

Rapports

Tous les trois ans, chaque État membre transmet un rapport à la Commission pour l'informer sur l'application de la présente directive par ses tribunaux et autres autorités compétentes. Sur la base de ces rapports, la Commission soumet un rapport communautaire au Parlement européen et au Conseil.

Article 10

Comité

1. La Commission est assistée par le Comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) établi par l'article 3 du règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 instituant un Comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS)[18].

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE[19] s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de ladite décision. La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

---

17 Décision nº 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.

18 JO L 324 du 29.11.2002, p. 1.

19 JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

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

Article 11
Procédure de modification

1. Les annexes de la présente directive et les références à MARPOL 73/78 peuvent être modifiées conformément à la procédure prévue à l'article 10, paragraphe 2.

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

Article 12
Mise en œuvre

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard six mois après la date de son entrée en vigueur. Ils en informent immédiatement la Commission.

2. 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 13
Entrée en vigueur

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

Article 14
Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le président	*Le président*

ANNEXE I

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 l par mille marin;

v) la quantité totale d'hydrocarbures rejetée à la mer ne dépasse pas, pour les pétroliers existants, 1/15 000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent et, pour les pétroliers neufs, 1/30 000 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.

- - -

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.

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.

- - -

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.

- - -

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) [non applicable][20]

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.

[20] Comme indiqué à l'article 2, paragraphe 3, l'exception prévue à la règle 11, alinéa b) de l'Annexe I de MARPOL 73/78 ne s'applique pas dans le cadre de la présente directive. Ce point est libellé comme suit:

«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»

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.

- - -

[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

Rejet de substances des catégories A, B et C hors des zones spéciales et rejet de 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 m.

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 1/3 000 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 m.

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 1/1 000 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 m.

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 du paragraphe 14) de la présente règle et de la règle 6 de la présente Annexe:

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 m.

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 m.

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 1/3 000 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 m.

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.

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 des 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) [non applicable][21]

---

[21] Comme indiqué à l'article 2, paragraphe 3, l'exception prévue à la règle 6, alinéa b), de l'Annexe II de MARPOL 73/78 ne s'applique pas dans le cadre de la présente directive. Ce point est libellé comme suit:

«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.

ANNEXE II

Liste non exhaustive des irrégularités ou informations visées à l'article 4, paragraphe 1

1) Toute irrégularité en ce qui concerne le registre des hydrocarbures et d'autres registres pertinents, ou autrement liée à des infractions de pollution potentielles, découverte lors d'inspections de contrôle par l'État du port effectuées en vertu de la directive 95/21/CE;

2) Toute irrégularité en ce qui concerne le dépôt des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison, ou la notification s'y rapportant, de la manière prescrite en vertu de la directive 2000/59/CE;

3) Toute information fournie par un autre État membre concernant des infractions de pollution potentielles du navire, obtenue par les procédures prévues dans la directive 2002/59/CE ou autrement; ou

4) Toute autre information fournie par des personnes impliquées dans l'exploitation du navire, y compris les pilotes, qui suggère des irrégularités concernant le respect des obligations fixées en vertu de la présente directive.

FICHE FINANCIÈRE

L'incidence financière de cet instrument est limitée aux propriétaires de navires et autres acteurs du secteur maritime qui, intentionnellement ou par négligence grave, agissent en violation des règles qui s'appliquent depuis de nombreuses années. Aucune incidence financière n'étant prévue au niveau communautaire, une fiche financière plus détaillée paraît superflue.