

COM(2023) 273 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2022/2023

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 06 juillet 2023

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 06 juillet 2023

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions, notamment pénales, en cas d'infractions de pollution

E 17924



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 2 juin 2023
(OR. en)

10119/23

**Dossier interinstitutionnel:
2023/0171(COD)**

**TRANS 219
MAR 79
IA 131
CODEC 1014
OMI 48
DROIPEN 82
ENV 620**

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	1 ^{er} juin 2023
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2023) 273 final
Objet:	Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant la directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions, notamment pénales, en cas d'infractions de pollution

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2023) 273 final.

p.j.: COM(2023) 273 final



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 1.6.2023
COM(2023) 273 final

2023/0171 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions, notamment pénales, en cas d'infractions de pollution

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

{SEC(2023) 209 final} - {SWD(2023) 159 final} - {SWD(2023) 164 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

La présente proposition concerne une modification de la directive 2005/35/CE¹ relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions, telle que modifiée par la directive 2009/123/CE².

Les politiques de prévention de la pollution causée par les navires ont été élaborées entre 2000 et 2009, à la suite de deux accidents maritimes majeurs ayant impliqué les navires *Erika* et *Prestige*, qui ont provoqué d'importantes marées noires³. La directive 2005/35/CE (ci-après la «directive PCN» ou la «directive») régit les sanctions applicables aux rejets illégaux d'hydrocarbures et de substances liquides nocives à la mer par les navires. Tous les déchets produits par les navires ne doivent pas être déposés dans les ports. Certains peuvent être rejetés en mer. Un rejet illégal est un rejet d'un navire qui ne satisfait pas aux règles applicables de l'Organisation maritime internationale (OMI), c'est-à-dire aux normes fixées dans la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol 73/78).

La directive a pour principal objectif d'incorporer ces normes internationales dans le droit de l'Union et de garantir que les personnes responsables de rejets illégaux de substances polluantes fassent l'objet de sanctions proportionnées, efficaces, et dissuasives, afin d'améliorer la sécurité maritime et de mieux protéger l'environnement marin contre la pollution par les navires.

La directive établit un système d'exécution dans le cadre duquel les activités de surveillance et de vérification menées par les États membres donnent lieu à des sanctions à l'encontre des responsables d'infractions. Le processus comporte trois volets: premièrement, les outils de surveillance détectent un rejet potentiel d'un navire; deuxièmement, l'autorité compétente décide d'envoyer ou non un bateau ou un aéronef pour vérifier sur place si la pollution peut être confirmée; troisièmement, des preuves sont recueillies et, si l'auteur de l'infraction est identifié, des sanctions sont appliquées. L'imposition de sanctions en cas d'infractions de pollution par les navires trouve son origine dans le droit international. La convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) précise, entre autres, qu'un État peut infliger des sanctions en cas de pollution causée par un navire étranger entraînant des dommages importants pour l'État côtier ou si l'État du pavillon en question a manqué à plusieurs reprises à ses obligations d'exécution. Les États du pavillon de l'Union européenne sont également tenus d'imposer des sanctions, conformément à la CNUDM, à leurs navires s'ils rejettent illégalement des substances polluantes en mer à l'intérieur ou à l'extérieur de l'Union européenne.

Le pacte vert pour l'Europe réaffirme l'ambition de la Commission de protéger sa population contre les risques liés à l'environnement et les incidences environnementales, et ouvre ainsi la voie à une planète saine pour tous. Cette proposition s'inscrit dans le cadre des initiatives de l'Union européenne visant à réduire la pollution causée par le transport maritime dans ses

¹ JO L 255 du 30.9.2005, p. 11.

² JO L 280 du 27.10.2009, p. 52.

³ Accident du pétrolier Erika en 1999, France (20 000 tonnes d'hydrocarbures), accident du pétrolier Prestige en 2002, Espagne (63 000 tonnes d'hydrocarbures).

mers et est conforme à la stratégie de mobilité intelligente et durable⁴ et au plan d'action «zéro pollution»⁵.

La Commission a procédé à la première évaluation ex post de la directive en 2022 et a constaté qu'elle avait contribué avec succès à l'intégration des règles internationales relatives à la pollution par les navires dans le droit des États membres et à l'amélioration de la détection de la pollution causée par les navires. En particulier, la directive a été à l'origine de la création du service CleanSeaNet, un service européen de détection par satellite des rejets d'hydrocarbures et des navires géré par l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM).

Toutefois, l'évaluation faisait état d'un certain nombre de lacunes: 1) le champ d'application actuel de la directive ne couvre pas toutes les substances polluantes pertinentes visées par le régime international, par exemple les ordures ou les rejets d'eaux usées en mer; 2) l'échange d'informations et/ou d'expertise permettant de détecter, de vérifier et de sanctionner efficacement la pollution causée par les navires est irrégulier dans les États membres de l'Union européenne et est généralement insuffisant; 3) les sanctions actuellement appliquées dans l'ensemble de l'Union européenne en cas de pollution causée par les navires ont un effet dissuasif déséquilibré; 4) les rapports actuels des États membres sont incomplets, ce qui entraîne un manque d'informations détaillées sur la pollution causée par les navires et sur les sanctions correspondantes imposées dans l'ensemble de l'Union européenne au fil du temps.

Dans ce contexte, les contrevenants qui rejettent illégalement des substances polluantes ne sont pas toujours identifiés et sont rarement pénalisés. C'est pourquoi une proposition de modification de la directive 2005/35/CE a été élaborée. Les objectifs spécifiques de la révision sont les suivants: 1) intégrer des normes internationales dans le droit de l'Union en alignant la directive sur les annexes Marpol sur les rejets en mer; 2) soutenir les États membres en renforçant leur capacité à détecter les incidents de pollution, à vérifier, à recueillir des preuves et à sanctionner efficacement les contrevenants identifiés en temps utile et de manière harmonisée; 3) veiller à ce que les personnes (physiques et morales) responsables des rejets illégaux des navires fassent l'objet de sanctions effectives, proportionnées et dissuasives; et 4) garantir une déclaration simplifiée et efficace des incidents de pollution causée par les navires et des activités de suivi.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

Il existe un lien étroit avec la directive (UE) 2019/883⁶ relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires. La directive (UE) 2019/883 a introduit des règles plus strictes et un meilleur suivi du dépôt des déchets des navires dans les ports. Cette directive a permis d'améliorer la capacité des ports à collecter les déchets des navires et a réduit la quantité de déchets rejetés en mer. Toutefois, certains navires peuvent encore décider de déverser illégalement des déchets en mer, afin d'éviter de payer pour utiliser les installations de réception portuaires, d'autant plus que la directive 2005/35/CE sur les rejets illégaux ne couvre pas les mêmes substances (ils ne pourraient donc pas être sanctionnés en vertu de la directive 2005/35/CE). C'est la raison pour laquelle, au moment de l'adoption de la directive 2019/883, les colégislateurs ont demandé une révision de la directive 2005/35/CE afin d'aligner son champ d'application sur celui de la directive (UE) 2019/883 et de rendre les sanctions proportionnées. En particulier, les navires devraient être dissuadés d'enfreindre le droit de l'Union grâce à un système solide de sanctions proportionnées et efficaces

⁴ COM(2020) 789 final

⁵ COM(2021) 400 final

⁶ JO L xxx.

parallèlement aux solutions de collecte des déchets proposées dans les ports de l'Union. Ces deux directives garantissent conjointement que l'Union et ses États membres respectent leurs obligations en matière de pollution causée par les navires en vertu de la convention Marpol 73/78.

Il est donc proposé d'aligner le champ d'application de la directive 2005/35/CE sur celui de la directive 2019/883/CE⁷ afin de mieux prévenir la pollution du milieu marin en Europe.

La proposition est cohérente avec la directive 2009/16/CE⁸ relative au contrôle par l'État du port, la directive 2009/18/CE régissant les enquêtes sur les accidents maritimes⁹ et la directive 2009/21/CE¹⁰ concernant les obligations des États du pavillon. Les trois directives de l'Union sur la sécurité maritime sont fondées sur les règles et les normes établies par l'OMI au niveau international et sont complémentaires entre elles et avec la présente directive. La directive sur les États du pavillon établit les règles relatives aux inspections des navires et à la surveillance des flottes que doivent appliquer les administrations des États du pavillon de l'Union et qui sont pertinentes pour prévenir la pollution du milieu marin à l'intérieur et à l'extérieur de l'Union. Lorsque des règles environnementales plus strictes deviennent effectives en vertu des conventions internationales, la responsabilité de l'État du pavillon de les faire respecter est automatiquement étendue. La directive sur le contrôle par l'État du port est également pertinente en l'espèce, car elle contribue, par les inspections requises, à la détection et à la correction des manquements non seulement en matière de sécurité, mais aussi en matière de respect des règles et normes de prévention de la pollution. En ce qui concerne les accidents maritimes, ils ne causent pas seulement des pertes humaines et économiques, mais ils peuvent aussi avoir une incidence directe sur l'environnement, comme c'est le cas de la pollution par les hydrocarbures, d'où le lien avec la directive PCN qui traite de ce type de pollution.

• Cohérence avec les autres politiques de l'Union

La directive révisée complète la directive (UE) 2023/xxxx¹¹ relative à la criminalité environnementale. La directive (UE) 2023/xxxx a introduit des sanctions pénales en cas d'infractions graves en matière d'environnement, y compris les infractions liées aux rejets illégaux des navires. Les dispositions pénales de la directive 2005/35/CE ne sont donc plus nécessaires étant donné que la directive 2023/xxxx prévoit des sanctions pénales pour les infractions de pollution causée par les navires. En conséquence, la présente proposition supprime de la directive 2005/35/CE les dispositions pénales prévues aux articles 5 et 8. La directive 2005/35/CE continue d'inclure les dispositions sectorielles relatives aux obligations et interdictions pertinentes (par exemple, la définition des rejets illégaux) et prévoit des sanctions administratives pour la pollution causée par les navires lorsque l'acte ne pourra pas faire l'objet d'une procédure pénale. Pour garantir l'efficacité des efforts nationaux en matière d'application de la législation, les régimes d'exécution administrative et pénale doivent être considérés comme des éléments interconnectés d'un même système et devraient coexister.

La directive 2008/56/CE¹² établissant un cadre d'action pour le milieu marin est le principal instrument juridique de l'Union pour la protection et la conservation du milieu marin, de ses

⁷ L'annexe III n'est pas couverte par la directive (UE) 2019/883 car les produits transportés en colis ne sont pas des déchets. Néanmoins, il est proposé de couvrir l'annexe III dans le cadre de la directive 2005/35/CE, car il ne peut être exclu que des produits transportés en colis soient jetés à la mer illégalement, auquel cas la directive 2005/35/CE devrait s'appliquer.

⁸ JO L 131 du 28.5.2009, p. 57.

⁹ JO L 131 du 28.5.2009, p. 114.

¹⁰ JO L 131 du 28.5.2009, p. 132.

¹¹ JO L 328 du 6.12.2008, p. 28.

¹² JO L 164 du 25.6.2008, p. 19.

espèces et de ses habitats. Elle consacre l'approche écosystémique de la gestion des activités humaines (y compris la pêche, le tourisme, les loisirs) ayant une incidence sur le milieu marin. La directive 2005/35/CE contribue à la réalisation des objectifs de la directive 2008/56/CE en instaurant des sanctions dissuasives pour les rejets illégaux de substances polluantes en mer par les navires en Europe.

La proposition soutient également les propositions finales de la conférence sur l'avenir de l'Europe, en particulier les propositions relatives à la lutte contre la pollution, et plus particulièrement la proposition 2.7 visant à «lutter contre la pollution [...] océanique, [...] et promouvoir le transport respectueux de l'environnement en utilisant les meilleures technologies disponibles [...]». L'Union européenne est également attachée au programme de développement durable à l'horizon 2030 et à ses objectifs de développement durable, dont l'ODD 14 («Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable») est le plus pertinent dans le cadre de la présente proposition.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

Le titre VI (articles 90 à 100) du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) établit la prérogative de l'Union de prendre des dispositions pour la politique commune des transports, qui confère à l'Union le droit d'agir sur la pollution causée par les navires. Conformément à l'article 100, paragraphe 2, du TFUE, le législateur de l'Union peut établir les dispositions appropriées pour la navigation maritime. L'article 91, paragraphe 1, point a), du TFUE dispose que l'Union est compétente dans le domaine des transports pour établir des règles communes applicables aux transports internationaux. Compte tenu de ce qui précède, la directive révisée serait fondée sur l'article 100, paragraphe 2, du TFUE.

• Subsidiarité

Les dommages provoqués par la pollution causée par les navires ont habituellement des répercussions transfrontières. La pollution maritime ayant fréquemment des conséquences transfrontalières, et ses auteurs agissant de part et d'autre des frontières, l'action des seuls États membres ne serait pas suffisante pour résoudre ce problème. Des approches nationales divergentes en la matière nuisent à l'efficacité de la coopération entre les États membres et permettent aux auteurs d'infractions d'échapper aux sanctions.

Étant donné que tous les États membres ont ratifié la convention Marpol 73/78, ils pourraient de leur propre initiative avoir intégré dans leur législation des normes internationales sur la prévention de la pollution par les navires. Toutefois, la directive transpose et complète le régime international en: 1) aidant les États membres de l'Union à identifier les contrevenants au moyen des informations de surveillance par satellite sur les éventuels rejets d'hydrocarbures; et 2) en facilitant l'application de sanctions aux pollueurs grâce à son régime de responsabilité. La valeur ajoutée de cette proposition réside dans le fait qu'elle complètera le cadre international par le régime de responsabilité (en clarifiant le régime existant) et par une meilleure information aux États membres (grâce à une meilleure surveillance couvrant davantage de types de polluants et à l'échange d'informations au moyen des outils numériques de l'Union). La révision vise également à introduire de nouvelles dispositions en matière de sanctions sans affecter la directive (UE) 2023/xxxx. Ces objectifs ne peuvent être atteints par la seule action des États membres. Un cadre juridique harmonisé et des outils numériques communs sont nécessaires. Par exemple, la surveillance par satellite assurée par CleanSeaNet constitue une bonne optimisation des ressources en raison des économies

d'échelle. Une action au niveau de l'Union serait plus efficace qu'une action au niveau national en raison de son effet dissuasif plus fort sur les auteurs qui agissent par-delà les frontières.

- **Proportionnalité**

La proposition a été élaborée à la lumière des dernières évolutions sur la scène internationale et des résultats de l'évaluation ex post. La Commission a également réalisé une analyse d'impact afin de définir et d'évaluer les autres moyens d'atteindre les mêmes objectifs.

La proposition d'étendre le champ d'application de la directive à toutes les annexes de la convention Marpol 73/78 (c'est-à-dire toutes les substances couvertes par la convention Marpol 73/78 et rejetées illégalement par les navires en mer) vise à mieux prévenir la pollution du milieu marin et à s'aligner sur le champ d'application de la directive 2019/883/CE. L'application de la directive (UE) 2019/883 constitue, avec la directive 2005/35/CE, un élément essentiel des mesures de prévention de la pollution causée par les navires. En outre, la proposition se concentre sur le soutien technique apporté aux États membres au moyen de plateformes de formation, d'orientations, d'échanges de bonnes pratiques et de la promotion de l'utilisation des outils numériques de l'Union pour la collecte et l'échange d'informations. La proposition ne définit pas une approche réglementaire stricte en ce qui concerne les niveaux de sanctions ni un objectif contraignant de grande envergure pour les activités de vérification des États membres. Au lieu de cela, elle s'attaque au problème de manière proportionnée en fournissant de meilleures informations sur les rejets potentiels au moyen d'un service central et au meilleur coût et en partageant des informations afin de rendre les activités de vérification plus ciblées, de manière à ne pas aller au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs spécifiques. La proposition s'appuie également sur des clarifications du régime de responsabilité existant et sur des dispositions plus détaillées sur la détermination du niveau et du type de sanctions en vue de sanctionner avec succès les rejets d'un plus grand nombre de substances polluantes. Aucune disposition détaillée n'est proposée dans les domaines où les objectifs pourraient être mieux atteints par une action dans d'autres domaines stratégiques.

- **Choix de l'instrument**

Les modifications ne portant que sur la directive 2005/35/CE, une directive modificative constitue l'instrument juridique le plus approprié.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

La directive a fait l'objet d'une analyse et d'une évaluation combinées ex post (c'est-à-dire que l'évaluation et l'analyse d'impact ont été lancées en même temps). Les données disponibles pour l'évaluation n'étaient pas suffisamment solides pour permettre une évaluation ex post complète pour tous les États membres. Des données représentatives n'étaient pas disponibles pour mesurer les indicateurs pertinents, par exemple la proportion d'incidents de pollution recensés concernant les types de substances faisant l'objet de sanctions au titre des annexes I et II de la convention Marpol 73/78. Malgré ces limitations, l'évaluation donne un aperçu des informations existantes sur la mise en œuvre de la directive.

L'évaluation a conclu que les objectifs de la directive n'étaient pas pleinement atteints et que l'éventail des substances polluantes couvertes par la directive était trop restreint. La directive

établit un cadre juridique commun pour les infractions de pollution causée par les navires dans l'Union, mais son efficacité est limitée. Elle intègre les règles de Marpol 73/78 dans le droit de l'Union et fait en sorte que la législation des États membres soit également alignée, mais les données quantifiant le rôle joué par la directive dans la pratique font défaut. La directive a abouti à la création d'un outil de surveillance par satellite efficace pour le contrôle de la pollution par les hydrocarbures, le service CleanSeaNet. Toutefois, cela ne résout pas entièrement le problème de l'identification des pollueurs, car la précision de la surveillance par satellite est, jusqu'à présent, réduite. Certains aspects de la vérification auraient pu être gérés plus efficacement. Par exemple, de nombreux rejets ne sont pas vérifiés sur place et les États membres auraient pu enregistrer davantage de retours d'informations dans CleanSeaNet. La directive n'a pas pleinement atteint le résultat escompté en ce qui concerne les poursuites à l'encontre des auteurs d'infractions. L'évaluation a également conclu qu'il était nécessaire de clarifier davantage le régime de responsabilité existant et de mieux préciser le niveau et le type de sanctions dans la directive. Toutefois, la principale conclusion de l'évaluation concerne la nécessité d'étendre le champ d'application de la directive à l'ensemble des rejets en mer de substances polluantes régis par Marpol 73/78.

- **Consultation des parties intéressées**

Les principales activités de consultation relatives à l'évaluation ex post et à l'analyse d'impact ont été les suivantes:

- une consultation publique ouverte organisée par la Commission du 9 décembre 2021 au 3 mars 2022. La consultation publique portait tant sur l'analyse d'impact que sur l'évaluation. La contribution des parties prenantes a été limitée, étant donné que seuls 30 répondants ont soumis une réponse;
- deux enquêtes ciblées menées auprès des parties prenantes et destinées à recueillir des informations spécifiques, l'une portant sur l'évaluation et l'autre sur l'analyse d'impact, organisées par le consultant chargé de l'étude d'appui externe, respectivement de décembre 2021 à février 2022 et de juin à juillet 2022;
- trois cycles d'entretiens avec des représentants des principales parties prenantes de l'Union, organisés par le consultant chargé de l'étude d'appui externe, qui ont eu lieu par intermittence de novembre 2021 à septembre 2022, afin de répondre à des demandes d'informations spécifiques, en appui à l'évaluation, et d'affiner la définition globale du problème et les options envisageables;
- d'autres activités de consultation ciblées organisées par la Commission pour consulter les États membres et les principales parties prenantes sur les mesures stratégiques envisageables et les résultats de l'analyse d'impact. Ces activités ont eu lieu lors des réunions du comité de l'Union pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (2 juin 2022), du Forum européen du transport maritime durable (18 mai 2022 et 18 janvier 2023) et de son sous-groupe consacré aux déchets provenant des navires (22 mars 2022, 4 juin 2022 et 14 février 2023), des directeurs des transports maritimes de l'UE/EEE (3 octobre 2022) et du réseau des enquêteurs et des procureurs de la mer du Nord (25 avril 2022). Un atelier final de validation des conclusions de l'étude d'appui, auquel ont participé des représentants des États membres, d'ONG et du secteur, a été organisé le 22 septembre 2022.

Les informations recueillies auprès des parties prenantes ont été essentielles pour permettre à la Commission d'affiner les options stratégiques et d'évaluer leurs incidences économiques, sociales et environnementales, puis de les comparer et de sélectionner l'option privilégiée.

Les résultats de ces processus ont permis de compléter les recherches documentaires effectuées dans le cadre de l'étude d'appui externe.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Ce réexamen s'appuie principalement sur les données collectées lors de l'évaluation ex post. La Commission a recueilli de nombreux avis techniques dans le cadre de plusieurs études d'experts, dont une étude préparatoire approfondie en vue de la révision de la directive. Les autorités des États membres, les acteurs de l'industrie et la société civile ont été invités à apporter leur contribution à la préparation de l'étude.

L'élaboration de la présente proposition a également nécessité la contribution d'experts de la Commission et de l'AESM pour la formulation concrète de ses définitions techniques et sa rédaction dans un langage juridique.

- **Analyse d'impact**

La proposition législative est fondée sur une analyse d'impact. Trois options stratégiques, couvrant différentes mesures, ont été examinées du point de vue de leur efficacité en vue de la réalisation des objectifs ainsi que de leurs répercussions environnementales, économiques et sociales. Pour chaque objectif spécifique, une série de mesures a été définie. Les mesures, qui sont complémentaires et ne s'excluent pas mutuellement, ont été regroupées en trois options stratégiques. Les trois options stratégiques consistaient toutes à aligner le champ d'application de la directive 2005/35/CE sur les annexes de Marpol 73/78 et à couvrir ces rejets en mer.

- L'option A laisse la plus grande marge d'appréciation aux États membres dans la mise en œuvre des normes Marpol 73/78, tout en maintenant un niveau de soutien de l'Union suffisamment élevé (formation, orientation, outils numériques, accès aux informations sur d'éventuels rejets). Elle laisse aux États membres la responsabilité d'informer le public par l'intermédiaire de sites web nationaux. Cette option adopte une approche nationale dans la détermination du type de sanction et ne régit pas le niveau des sanctions. En résumé, cette option laisse plus de souplesse aux États membres et ne prévoit qu'une intervention minimum de l'Union.

- L'option B (l'option privilégiée) est axée sur le renforcement de la coopération entre les États membres, principalement en consolidant le soutien de l'Union (formation, orientation, outils numériques, accès aux informations sur d'éventuels rejets). Elle prévoit des critères déterminant le niveau des sanctions et devrait fournir une structure de coopération entre les États membres et renforcer leur action coercitive par une assistance technique de l'AESM, sans introduire de nouvelles mesures réglementaires ni entraîner de coûts importants pour les États membres.

- L'option C est axée sur le renforcement de l'action réglementaire de l'Union afin de compléter la coopération entre les États membres. Elle oblige les États membres à contrôler au moins 60 % de leurs alertes CleanSeaNet et devrait entraîner des coûts de mise en œuvre plus élevés. En ce qui concerne le niveau des sanctions, elle renforce spécifiquement l'harmonisation dans l'ensemble de l'Union en fixant leur montant. Par ailleurs, elle prévoit la même structure de coopération entre les États membres que les deux autres options (formation, orientation, outils numériques, accès à l'information sur d'éventuels rejets).

Le choix stratégique retenu dans le cadre de la présente proposition est l'option B étant donné qu'elle a été jugée la plus efficace et la plus proportionnée. Toutefois, de graves lacunes dans les données, une faible contribution des parties prenantes et une grande incertitude quant aux

incidences, en particulier les avantages environnementaux estimés pour les trois options, sont à déplorer. Les options B et C sont plus efficaces que l'option A, notamment grâce aux avantages de la mise en place de solutions harmonisées au niveau de l'Union, par rapport aux approches nationales multiples.

Le 27 mars 2023, le comité d'examen de la réglementation a émis un avis favorable (assorti de réserves) sur l'analyse d'impact. L'annexe I de l'analyse d'impact explique de quelle manière les observations du comité d'examen de la réglementation ont été prises en compte dans le rapport.

L'une des conclusions de l'analyse d'impact a mis en évidence les limites de l'évaluation dues au manque de données. Pour cette raison et au-delà des résultats de l'analyse d'impact, la Commission a jugé approprié de proposer une mesure supplémentaire qui favoriserait une collecte de données plus homogène et offrirait une plus grande visibilité en ce qui concerne la surveillance efficace menée par les États membres et la proportion correspondante d'incidents de pollution réels. La mesure proposée complètera les mesures de l'option privilégiée selon l'analyse d'impact (option B) en encourageant un meilleur suivi par l'obligation imposée à chaque État membre de vérifier au moins 10 % des alertes envoyées par CleanSeaNet chaque année. Ce seuil de vérification a une faible incidence sur les coûts (de 0,5 à 0,8 million d'euros par an), étant donné qu'il est déjà atteint dans la plupart des États membres, mais la Commission estime qu'il encouragera un respect plus efficace de la directive et qu'il contribuera à garantir sa mise en œuvre par tous les États membres. Cette mesure supplémentaire ne modifie pas de manière significative le classement des options et le choix de l'option stratégique privilégiée.

- **Réglementation affûtée et simplification**

La proposition met l'accent sur l'amélioration de l'efficacité des mesures existantes, étant donné qu'il s'agit d'une directive qui a évolué depuis 2005 et a été modifiée en 2009 pour tenir compte des nouveaux développements, notamment des décisions de justice, des obligations internationales au titre de la convention Marpol 73/78 et des progrès technologiques. Certaines clarifications et simplifications seront introduites dans la directive révisée. Il s'agit notamment de clarifier le régime de responsabilité existant et de simplifier les obligations de déclaration, en mettant l'accent sur les solutions numériques.

La proposition ne devrait pas entraîner de coûts administratifs supplémentaires ni de coûts d'adaptation pour le secteur privé ou le secteur public. Davantage de sanctions peuvent être escomptées pour les navires qui ne satisfont pas aux exigences prévues par la convention Marpol 73/78. Du côté positif, les exploitants de navires qui respectent les règles devraient bénéficier de conditions de concurrence équitables. En outre, les entreprises, et en particulier le grand public, profiteront de la réduction de la pollution causée par les navires.

La proposition n'impose aucune exigence aux exploitants de navires et ne devrait donc pas avoir d'incidence sur les PME. Elle ne crée pas de nouvelles obligations pour les entreprises et ne devrait pas avoir d'incidence sur leurs coûts. L'extension du champ d'application de la directive à d'autres substances au titre de Marpol 73/78 peut être pertinente pour les bateaux de plaisance et les navires de pêche, qui sont des branches de l'industrie dans lesquelles la participation des PME est élevée. Toutefois, étant donné que cette extension est axée sur l'application des normes internationales, le secteur du transport maritime est tenu de s'y conformer indépendamment de la directive et aucune incidence sur les coûts n'est attendue pour les PME qui les respectent. L'initiative est donc considérée comme dénuée de pertinence pour les PME.

- **Droits fondamentaux**

La Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, en tant qu'instrument du droit primaire de l'Union, consacre les droits fondamentaux dont jouissent les citoyens dans l'Union. Dans l'ensemble, la proposition devrait mieux protéger les droits fondamentaux et les libertés individuelles, notamment en ce qui concerne la justice, l'équité des procès, la non-discrimination, l'égalité de traitement des auteurs et le principe de légalité, ainsi que le droit à des sanctions proportionnées et effectives. L'exception en matière de responsabilité de l'équipage, des capitaines et des propriétaires est précisée dans la proposition. Leur protection est donc renforcée par une harmonisation plus intégrée des règles internationales dans les législations nationales et par un meilleur respect des principes de l'État de droit et du procès équitable. Elle garantit en outre le principe d'égalité en contribuant à la non-discrimination et à l'égalité de traitement des gens de mer. Les mesures garantissant une délimitation plus claire entre les infractions relevant de la procédure pénale et de la procédure administrative faciliteront également l'égalité de traitement des auteurs dans l'ensemble de l'Union. Cette initiative permettra de mieux respecter le droit à la justice en améliorant la définition des infractions faisant l'objet d'une procédure administrative ou pénale. La proposition garantit en outre la protection des données à caractère personnel.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

Les coûts nets actuels de la proposition vont de 125,8 à 134,7 millions d'euros pour la période 2025-2050. L'incidence budgétaire de la proposition est décrite plus en détail dans la fiche financière législative annexée à la présente proposition à titre informatif. L'incidence budgétaire de la proposition figure déjà dans la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'Agence européenne pour la sécurité maritime et abrogeant le règlement (CE) n° 1406/2002, présentée par la Commission.

L'aperçu de l'incidence budgétaire au-delà du CFP actuel est fourni à titre indicatif, sans préjudice du futur accord sur le CFP.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

La directive porterait ses fruits dès lors que la sanction infligée à la personne (physique ou morale) responsable de la pollution de la mer est adéquate pour produire un effet dissuasif et éviter ainsi une nouvelle pollution à l'avenir. Les sanctions infligées en cas de pollution causée par les navires peuvent être considérées comme la dernière ligne de défense dans le cadre de la prévention de la pollution et de la protection du milieu marin et de la santé humaine. La première ligne de défense garantissant la sécurité maritime et la prévention de la pollution est assurée par le contrôle de l'État du pavillon et la deuxième ligne de défense par la législation sur le contrôle par l'État du port, mais les navires peuvent encore provoquer une pollution marine lors d'accidents et par des rejets opérationnels (intentionnels).

La Commission suivra la mise en œuvre et l'efficacité de cette initiative au moyen de diverses actions et d'un ensemble d'indicateurs de base qui permettront de mesurer les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs spécifiques. Des mécanismes adéquats de suivi et de déclaration ont été définis dans l'analyse d'impact. L'AESM jouera un rôle important dans ce processus puisqu'elle est chargée des visites dans les États membres, ainsi que de la mise

en place et de l'exploitation des outils numériques pour le secteur des transports maritimes, à savoir les services maritimes intégrés et CleanSeaNet.

La mise en œuvre peut être contrôlée par un suivi, si les États membres fournissent en temps utile et de manière efficace le retour d'informations concernant la vérification des alertes CleanSeaNet et si des informations sur la collecte de preuves et les procédures administratives sont régulièrement téléchargées dans l'outil de notification. La Commission, avec le soutien de l'AESM, élaborera un site web public contenant des indicateurs clés sur le taux de mise en œuvre et les principales informations non confidentielles sur les cas de rejets illégaux. Il sera régulièrement mis à jour avec les données issues de l'outil de déclaration afin de tenir le public informé de la mise en œuvre et des sanctions imposées. L'AESM effectuera des cycles de visites dans les États membres pour vérifier les opérations sur le terrain dans le cadre de son rôle de soutien à la Commission¹³. En outre, sur demande, une analyse horizontale et une assistance technique seront fournies par l'AESM et transmises à la Commission et aux États membres.

Les incidences de la directive devraient être évaluées au plus tard cinq ans après la date de transposition de la législation. Des données plus fiables et représentatives devraient déjà être disponibles et permettre une évaluation complète pour tous les États membres. Dans ce contexte, une étude d'experts serait nécessaire pour estimer les progrès réalisés en ce qui concerne les niveaux des sanctions. L'évaluation devrait également examiner les données disponibles sur les avantages pour l'environnement et la possibilité d'étendre le champ d'application aux nouveaux développements de la convention de Marpol 73/78 et à la pollution atmosphérique. Par la suite, conformément au cycle quinquennal de visites de l'AESM dans les États membres, la Commission analysera régulièrement la mise en œuvre de la directive.

- **Documents explicatifs (pour les directives)**

Aucun document explicatif n'est requis étant donné que la proposition vise à simplifier et à préciser le régime existant.

- **Explication détaillée de certaines dispositions de la proposition**

Titre de la directive

Le titre définit l'objet de la directive de manière plus précise en ajoutant dans l'intitulé l'élément relatif à «l'application de normes internationales». Cette modification vise à préciser que la directive n'a pas pour objet d'introduire de nouvelles normes de fond visant la pollution causée par les navires, mais elle concerne la transposition et l'application de normes internationales déjà adoptées. L'élément «sanctions pénales» figurant dans le titre actuel a été supprimé pour des raisons de cohérence juridique avec la directive (UE) 2023/xxxx relative à la criminalité environnementale.

Article premier – Objet

L'objectif général de la directive est modifié afin de préciser qu'au sens de la présente directive, les sanctions sont appropriées si elles sont effectives, proportionnées et dissuasives. La directive se réfère aux sanctions administratives. L'élément «sanctions pénales», figurant

¹³ L'AESM effectue ces visites conformément à l'article 3 du règlement (CE) n° 1406/2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime, dans le cadre de ses tâches principales; aucun coût supplémentaire n'est donc escompté.

dans la directive actuelle, a été supprimé de l'objet pour des raisons de cohérence juridique avec la directive (UE) 2023/xxxx relative à la criminalité environnementale.

Article 2 – Définitions

L'article 2, paragraphe 2, actualise les définitions qui ont posé problème ou qui font référence à l'ancien champ d'application de la directive et introduit une nouvelle définition. La définition des «substances polluantes» figurant au paragraphe 2 est adaptée au champ d'application étendu de la directive qui couvre les annexes I-VI de Marpol 73/78. La nouvelle définition figurant au point 2 *bis* concerne les «résidus provenant des systèmes d'épuration des gaz d'échappement», c'est-à-dire les rejets des épurateurs dans la mer, en tant que substance couverte par le champ d'application étendu de la directive pour ce qui concerne l'annexe VI de Marpol 73/78, et tient compte des lignes directrices élaborées par l'OMI. Une nouvelle définition figurant au point 5 *bis* reprend dans la directive la définition internationalement reconnue du terme «compagnie», conformément au code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (code ISM)¹⁴, mis en œuvre dans le droit de l'Union en vertu du règlement (CE) n° 336/2006¹⁵.

Article 4 – Interdiction des rejets

L'article 4 énonce les interdictions générales couvertes par la présente directive. Un rejet illégal peut être imputé à une personne physique ou morale et les dispositions nationales mettant en œuvre la présente directive devraient prévoir que ces personnes doivent répondre de leurs actes. Certaines des interdictions de la directive actuelle (substances visées aux annexes I et II de Marpol 73/78) sont des versions mises à jour des interdictions existantes, tandis que d'autres sont nouvelles (substances visées aux annexes III à VI de Marpol 73/78). La notion de «rejets de moindre importance» est supprimée en raison des conclusions de l'évaluation ex post selon lesquelles ce terme est problématique et n'est pas interprété de la même manière par les États membres. En outre, ce terme n'était pertinent que pour l'application de sanctions pénales, qui ne relèvent désormais plus du champ d'application de la directive.

Article 5 – Exceptions

La proposition figurant à l'article 5 énonce les exceptions aux interdictions prévues à l'article 4 lorsqu'un rejet en mer intervient après une avarie à un navire ou à son équipement. Cet article n'est applicable que si la condition d'avarie du navire/de l'équipement est remplie. La disposition a été modifiée afin de clarifier le régime de responsabilité prévu dans le cadre de Marpol 73/78, en précisant les règles applicables sans les modifier par rapport à la directive 2005/35/CE. La notion de «propriétaire» reprise dans Marpol 73/78 est clarifiée par son remplacement par la notion de «compagnie», qui peut représenter les différentes entités qui gèrent un navire. Cette exception s'applique donc à tout organisme qui a assumé l'exploitation du navire, conformément au code ISM. Cette disposition est conforme au champ d'application étendu de la directive. Les exceptions en cas d'infractions pénales (article 5 *bis*) et leurs spécificités (article 5 *ter*) ont été supprimées pour des raisons de cohérence juridique avec la directive (UE) 2023/xxxx relative à la criminalité

¹⁴ Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, adopté par l'Organisation maritime internationale par la résolution A.741 (18) lors de son assemblée du 4 novembre 1993, tel que modifié.

¹⁵ Règlement (CE) n° 336/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 février 2006 relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté et abrogeant le règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE).

environnementale. Les seuils de responsabilité pénale pour les infractions de pollution causée par les navires introduits par la directive 2009/123/CE sont supprimés car ils sont désormais fixés par la directive (UE) 2023/xxxx.

Article 6 – Mesures d’exécution en ce qui concerne les navires dans un port d’un État membre

La disposition n’est pas modifiée par rapport à celle existante. Afin d’aider les États membres à s’acquitter des obligations qui leur incombent en vertu de l’article 6, une nouvelle annexe reprend une liste indicative d’irrégularités ou d’informations pouvant amener à soupçonner qu’un rejet illégal pourrait avoir eu lieu, entraînant l’obligation pour l’État du port de réaliser une inspection.

Article 8 – Sanctions

Cet article est modifié en raison des implications de la directive (UE) 2023/xxxx sur la criminalité environnementale. La révision de la directive 2005/35/CE ne couvrira que les sanctions administratives, tandis que la directive (UE) 2023/xxxx couvre les sanctions pénales en cas de pollution causée par les navires. Elle précise les principes qui devraient régir l’introduction de sanctions dans les dispositions de droit national lors de la transposition de la directive, à savoir efficacité, proportionnalité et dissuasion. Le système de sanctions administratives introduit dans l’ordre juridique national ne devrait pas porter atteinte à la directive (UE) 2023/xxxx et aux sanctions qui y sont prévues¹⁶. Un nouveau paragraphe ajouté à l’article 8 précise le type de sanctions qui devraient au moins être prévues dans l’ordre juridique national, lequel devrait inclure les amendes infligées à la compagnie du navire, et reconnaît les règles internationales applicables au transport maritime selon lesquelles la gestion opérationnelle et/ou technique du navire pourrait être déléguée par le propriétaire enregistré à une autre compagnie. Dans de tels cas, la compagnie serait tenue pour responsable si elle rejette illégalement des substances polluantes en mer au lieu de les déposer dans les installations de réception portuaires, à moins qu’elle ne prouve que la responsabilité du rejet incombe à une autre personne, à savoir le capitaine ou un ou plusieurs membres de l’équipage n’agissant pas sous la responsabilité du capitaine. Un nouveau paragraphe ajouté à l’article 8 précise que s’il est prouvé qu’une personne autre que la compagnie est responsable de l’infraction, cette personne devrait faire l’objet de sanctions conformément à la directive 2005/35/CE. Les sanctions pénales contre les personnes physiques (article 8 *bis*), la responsabilité relative aux infractions pénales (article 8 *ter*) et les sanctions pénales contre les personnes morales (article 8 *quater*) ont été supprimées pour des raisons de cohérence juridique avec la directive (UE) 2023/xxxx relative à la criminalité environnementale.

Article 8 quinquies – Application effective des sanctions (nouveau)

Il s’agit d’un nouvel article visant à assurer l’application cohérente du système de sanctions prévu par la directive dans l’ensemble de l’Union et le rapprochement des sanctions infligées. Les autorités judiciaires et administratives nationales devraient tenir compte de toutes les circonstances pertinentes lorsqu’elles déterminent le niveau des sanctions à infliger au pollueur. Compte tenu de la nature diverse des substances polluantes couvertes par la présente directive et de l’importance d’une application cohérente de ces sanctions dans l’ensemble de l’Union eu égard au caractère transfrontière de la pollution causée par les navires, des niveaux

¹⁶ Les articles 5 et 7 de la directive 2023/xxxx portent sur les sanctions non pénales et ces exigences doivent être prises en considération lors de l’application de la directive 2005/35/CE.

de sanction plus efficaces seront définis dans un acte d'exécution par l'établissement de critères concrets d'application de sanctions en cas de rejets de différentes substances polluantes en mer. Ces critères supplémentaires pourraient par exemple être établis sur la base de la zone géographique où a eu lieu le rejet d'un type spécifique de substance polluante, en fonction de la sensibilité de la zone aux substances chimiques contenues dans la substance polluante, par exemple les rejets illégaux d'huile de cuisson en mer Baltique.

Article 10 – Échange d'informations et d'expériences

Le principe sous-jacent de la disposition n'a pas changé: la Commission assiste les États membres dans la mise en œuvre de la directive avec le soutien de l'AESM. Le titre de l'article a été modifié pour tenir compte du fait que les mesures décrites dans cet article concernent l'échange d'informations et d'expériences nécessaire à la mise en œuvre effective de la directive et à la coopération entre les parties concernées.

Afin d'améliorer l'échange d'informations entre les États membres, des dispositions ont été ajoutées en vue de renforcer les outils numériques mis à la disposition des États membres, en particulier CleanSeaNet, et d'améliorer les liens automatiques entre les bases de données existantes en matière de sécurité maritime et les systèmes d'échange d'informations, y compris THETIS, THETIS-EU et SafeSeaNet, pour fournir en temps utile des informations précises dans un format convivial dans les services maritimes intégrés et permettre aux États membres de mieux cibler leurs actions. Afin d'assurer un suivi efficace de la mise en œuvre de la directive par tous les États membres, un taux de vérification annuel de 10 % des alertes envoyées par CleanSeaNet est également prévu pour chaque État membre. L'accès des autorités nationales à ces informations devrait être facilité tout au long de la chaîne d'exécution, de même que l'accès des autorités des autres États membres intéressés par ces informations, afin de réduire au minimum la charge administrative liée aux activités de mise en œuvre de la directive. La Commission mettra à disposition les enceintes dans lesquelles l'échange d'expériences entre les autorités et les experts des États membres devrait avoir lieu. À cette fin, il est proposé d'organiser des réunions d'experts en vue d'établir des pratiques et des lignes directrices communes, par exemple grâce à la création d'un groupe d'experts spécialisé. Les dispositions relatives aux missions de l'AESM ont été supprimées de l'article car ces missions sont définies dans un instrument juridique distinct.

Article 10 bis — Rapports (nouveau)

Les obligations des États membres concernant les rapports ont été remplacées par un système plus détaillé de communication d'informations à la Commission sur la mise en œuvre de la directive. En conséquence, la communication d'informations devrait désormais avoir lieu dès que les activités concernées sont menées à bien, au moyen d'un outil de communication électronique spécifique mis au point et tenu à jour par l'AESM. Cette disposition garantit un système de déclaration concret et plus efficace en évitant un décalage entre la date de l'incident de pollution ou de la procédure administrative et la date effective de la déclaration. Cet article impose aux États membres de communiquer les données pertinentes concernant i) les inspections, ii) les activités de vérification, et iii) les sanctions infligées. Il impose également aux États membres d'enregistrer dans CleanSeaNet l'activité de vérification entreprise après l'envoi d'une alerte CleanSeaNet ou les raisons pour lesquelles une telle alerte n'a pas fait l'objet d'un suivi. Il est prévu qu'un acte d'exécution définisse des règles plus détaillées sur la procédure de déclaration et précise notamment le type d'informations à communiquer. La Commission suivra la mise en œuvre et l'efficacité de la présente directive avec le soutien de l'AESM dans le cadre de ces actions et sera en mesure d'évaluer les

indicateurs qui permettront de mesurer les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de la directive.

Article 10 ter — Formation (nouveau)

Cette disposition vise à aider les États membres dans leurs activités de formation des autorités compétentes intervenant tout au long de la chaîne d'exécution afin de garantir que toutes les parties concernées disposent des compétences et des aptitudes spécialisées nécessaires pour remplir efficacement leur mission. L'article prévoit que la Commission, avec le soutien technique de l'AESM, proposera des formations aux États membres de l'Union afin qu'ils puissent mieux s'acquitter des responsabilités qui leur incombent en vertu de la directive, compte tenu de l'extension du champ d'application et des nouvelles évolutions réglementaires au niveau de l'OMI, pertinentes pour la mise en œuvre de la présente directive. Sur cette base, l'AESM organisera régulièrement des ateliers et couvrira i) les nouvelles évolutions technologiques, y compris les nouveaux outils numériques, en ce qui concerne la mise en œuvre de la directive; et ii) les bonnes pratiques des États membres et leurs méthodes de collecte de preuves et de vérification des rejets illégaux.

Article 10 quater — Publication d'informations (nouveau)

Il s'agit d'un nouvel article. La Commission veillera à ce que des informations clés, non confidentielles et actualisées sur la pollution causée par les navires soient disponibles en ligne. Sur cette base, l'AESM publiera en ligne une vue d'ensemble et la mettra à jour régulièrement. De la sorte, les informations générales sur chaque incident de pollution causée par les navires dans l'Union seront accessibles au public. Ces informations concerneraient notamment les détails d'une alerte provenant de la surveillance par satellite, son suivi par l'État membre concerné, les actes de vérification sur place ou l'inspection du navire et le résultat final de la procédure, par exemple l'amende administrative infligée, y compris son niveau, le nom, le pavillon et le numéro OMI du navire à l'encontre duquel elle a été infligée et les faits essentiels de l'affaire dans le cadre de laquelle elle a été infligée. L'AESM publiera également une vue d'ensemble de la mise en œuvre et de l'application de la présente directive par État membre en fournissant des profils par pays contenant des informations mesurant les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs spécifiques, tels que le nombre d'incidents de pollution recensés ou le nombre de procédures administratives par pays, ainsi que certains indicateurs clés sur leurs ratios. Une nouvelle annexe de la directive indiquera le type d'informations accessibles au public.

Article 10 quinquies — Protection des personnes qui signalent des rejets illégaux potentiels (nouveau)

La nouvelle configuration des outils numériques de l'AESM fournira une passerelle permettant d'alerter un État membre qu'un navire a effectué un rejet illégal en mer. Les lanceurs d'alerte (c'est-à-dire les personnes physiques qui donnent des informations sur des infractions obtenues dans le cadre de leurs activités professionnelles) disposeront d'un canal spécifique pour signaler les infractions potentielles. Cet article fait référence à la protection des lanceurs d'alerte par le renvoi à la directive (UE) 2019/1937 établissant des normes minimales pour la protection des personnes qui signalent des violations du droit de l'Union.

Article 12 bis – Évaluation et réexamen (nouveau)

Il s'agit d'un nouvel article. Cette disposition prévoit que la Commission procédera à une évaluation de la mise en œuvre de la directive cinq ans après sa transposition. Une clause de

réexamen a également été ajoutée, indiquant que toute modification future des normes internationales de prévention de la pollution par les navires qui font l'objet d'un contrôle par Marpol 73/78 devrait être prise en compte lors du réexamen.

Article 13 – Procédure de comité

Il s'agit d'un nouvel article standard pour l'adoption d'actes d'exécution.

Les anciens articles 5 bis, 5 ter, 8 bis à 8 quater, 11, 14 et 15 et l'annexe unique ont été supprimés.

Les articles susmentionnés ont été supprimés en principe en raison des implications de la directive (UE) 2023/xxxx sur la criminalité environnementale et du fait qu'ils ne sont plus pertinents dans certains cas. L'annexe unique de la directive 2005/35/CE a été supprimée étant donné qu'elle est obsolète.

Annexe I (nouvelle)

Il s'agit d'une nouvelle annexe qui fournit des exemples de situations dans lesquelles des activités répressives devraient être déclenchées parce qu'il existe des soupçons de rejet illégal de substances polluantes par un navire. Dans ce cas, l'État membre doit procéder à une inspection au port afin d'effectuer une vérification et de recueillir des informations sur les circonstances du rejet illégal et des éléments de preuve. L'annexe contient une liste indicative d'exemples d'irrégularités et d'informations susceptibles d'entraîner l'obligation d'inspection, par exemple, les résultats d'inspections antérieures effectuées par l'État du port ou une inspection effectuée par la police, les autorités environnementales ou d'autres autorités, les inspections portant sur le dépôt de déchets par les navires dans les installations de réception portuaires, ou les informations échangées ou reçues au moyen des services maritimes intégrés. Si l'inspection révèle des faits indiquant qu'un rejet illégal a eu lieu, une procédure appropriée doit être engagée, le cas échéant.

Annexe II (nouvelle)

Il s'agit d'une nouvelle annexe qui fournit une liste non exhaustive des types d'informations devant être divulguées au public sur chaque incident de pollution et sur la mise en œuvre de la directive par chaque État membre. Ces informations seront fournies dans un format convivial, par exemple sous la forme d'une carte permettant à un utilisateur de zoomer sur la zone géographique concernée et de voir comment les incidents de pollution sont traités au cours d'une année donnée. Les informations accessibles au public seraient fournies dans un langage non technique dans le but de donner au public des informations sur la manière dont les États membres assurent le suivi des incidents de pollution et sur les navires auxquels une amende a été infligée.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions, notamment pénales, en cas d'infractions de pollution

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

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹⁷,

vu l'avis du Comité des régions¹⁸,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) La politique maritime de l'Union vise un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement. Cet objectif peut être atteint par le respect des conventions, codes et résolutions internationaux tout en maintenant la liberté de navigation prévue par la convention des Nations unies sur le droit de la mer.
- (2) La convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après «Marpol 73/78») prévoit des interdictions générales en matière de rejets en mer des navires, mais régit aussi les conditions dans lesquelles certaines substances peuvent être déversées dans le milieu marin.
- (3) Depuis l'adoption de la directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁹, Marpol 73/78 et ses annexes ont fait l'objet d'amendements importants, qui ont permis de fixer des normes plus strictes et de poser des interdictions de rejets en mer de substances par les navires. Il convient de tenir compte de ces changements ainsi que des leçons tirées de la mise en œuvre de la directive 2005/35/CE.
- (4) La directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil²⁰ garantit que les déchets sont déposés dans les ports de l'Union, où ils sont collectés dans des installations de réception

¹⁷ JO C 77 du 31.3.2009, p. 69.

¹⁸ JO C 202 du 7.6.2016, p. 177.

¹⁹ Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions, notamment pénales, en cas d'infractions de pollution (JO L 255 du 30.9.2005, p. 11).

²⁰ Directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, modifiant la directive 2010/65/UE et abrogeant la directive 2000/59/CE (JO L 151 du 7.6.2019, p. 116).

portuaires adéquates. L'application de la directive (UE) 2019/883, ainsi que de la directive 2005/35/CE, est essentielle pour prévenir la pollution causée par les navires. Afin de garantir un système efficace, intégré et cohérent de contrôle de l'application des dispositions de la directive (UE) 2019/883 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, il convient de modifier la directive 2005/35/CE pour étendre son champ d'application aux annexes IV à VI de Marpol 73/78, afin de dissuader les navires de rejeter illégalement en mer des substances polluantes au lieu de les déposer dans des installations de réception portuaires conformément aux dispositions de la directive (UE) 2019/883.

- (5) Le champ d'application de la directive (UE) 2019/883 ne couvre pas l'annexe III de Marpol 73/78 car les produits transportés en colis ne sont pas considérés comme des déchets et ne sont donc généralement pas déposés dans des installations de réception portuaires. Il ne saurait toutefois être exclu que des substances nuisibles transportées en colis puissent être rejetées illégalement en mer. Compte tenu de ce qui précède, il convient d'étendre le champ d'application de la directive 2005/35/CE à l'annexe III de Marpol 73/78. En conséquence, le rejet de substances nuisibles devrait être interdit en vertu de la directive 2005/35/CE, à moins que les autorités compétentes ne jugent que ce rejet était nécessaire pour assurer la sécurité du navire ou sauver des vies humaines en mer.
- (6) Marpol 73/78 inclut les émissions des navires dans la définition des rejets qui figure à son article 2. L'annexe VI de Marpol 73/78 traite de la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires. L'annexe VI et les directives correspondantes de l'OMI sur les systèmes d'épuration des gaz d'échappement (EGCS) [établies dans la résolution MEPC.340(77)] autorisent l'utilisation de ces systèmes par les navires comme autre méthode de mise en conformité pour réduire les émissions d'oxydes de soufre (SOx). L'annexe VI régit les rejets d'eaux et les résidus provenant des EGCS, soit en interdisant leur rejet en mer et en exigeant leur dépôt dans des installations de réception portuaires adéquates (dans le cas des résidus provenant de systèmes en boucle fermée), soit en réglementant les conditions de leur rejet (dans le cas des rejets d'eaux provenant de systèmes en boucle ouverte). La directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil²¹ transpose les normes internationales en matière de SOx dans le droit de l'Union, tandis que la directive (UE) 2019/883 garantit que les résidus provenant des EGCS sont déposés dans des installations de réception portuaires. Étant donné que les rejets d'eaux et les résidus provenant des EGCS peuvent entraîner une pollution du milieu marin, les sanctions prévues par la directive 2005/35/CE devraient s'appliquer en cas de rejets illégaux. Pour ces motifs, le champ d'application de la directive 2005/35/CE devrait être étendu aux rejets d'eaux et aux résidus provenant des EGCS, en tenant compte des directives mises au point par l'OMI, sans préjudice des dispositions de la directive (UE) 2016/802 établissant des normes plus strictes en matière de rejets et des sanctions plus sévères à cet égard.
- (7) La directive (UE) 2023/xxxx²² garantit des définitions communes des infractions pénales environnementales et prévoit des sanctions pénales efficaces, dissuasives et proportionnées pour les infractions environnementales graves. La directive 2005/35/CE a été modifiée par la

²¹ Directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides (JO L 132 du 21.5.2016, p. 58.)

²² JO L xxxx.

directive 2009/123/CE du Parlement européen et du Conseil²³, qui a introduit des sanctions pénales pour certaines infractions à la directive 2005/35/CE, qui devraient désormais relever du champ d'application de la directive (UE) 2023/xxxx. Par conséquent, les dispositions de la directive 2005/35/CE qui ont été ajoutées ou remplacées par la directive 2009/123/CE devraient être supprimées de la directive 2005/35/CE.

- (8) Les sanctions administratives introduites par la transposition de la directive 2005/35/CE devraient être sans préjudice de la directive (UE) 2023/xxxx. Il convient que les États membres définissent le champ d'application du droit administratif et pénal en ce qui concerne les infractions de pollution causée par les navires conformément à leur droit national. Dans le cadre de l'application du droit national transposant la directive 2005/35/CE, les États membres devraient veiller à ce que l'imposition de sanctions pénales et de sanctions administratives respecte les principes de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, y compris l'interdiction du principe ne bis in idem.
- (9) Il y a lieu de renforcer les sanctions prévues par la directive 2005/35/CE en veillant à l'application cohérente des sanctions administratives dans toute l'Union. Afin de renforcer l'effet dissuasif des sanctions infligées pour les infractions de pollution causée par les navires, ces sanctions devraient prendre au moins la forme d'amendes infligées à la compagnie responsable du navire, à moins que la compagnie ne puisse prouver que le rejet est imputable au capitaine du navire ou à un ou plusieurs membres d'équipage n'agissant pas sous l'autorité du capitaine. Dans ce contexte, on entend par «compagnie» le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur gérant ou l'affrètement coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire, conformément au Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution («code ISM»)²⁴, mis en œuvre dans le droit de l'Union en vertu du règlement (CE) n° 336/2006 du Parlement européen et du Conseil²⁵. La directive 2005/35/CE devrait reconnaître que la gestion du navire pourrait être déléguée par le propriétaire enregistré à une autre entité, qui devrait ensuite être tenue en premier lieu pour responsable en cas de non-respect des obligations qui lui incombent en vertu du code ISM et qui consistent à empêcher les atteintes à l'environnement ou à assigner les tâches concernant les opérations à bord à un personnel qualifié.
- (10) Les autorités administratives et judiciaires nationales devraient tenir compte de toutes les circonstances pertinentes lorsqu'elles déterminent le niveau des sanctions à infliger au pollueur. Compte tenu de la diversité des substances polluantes couvertes par la directive 2005/35/CE et de l'importance d'une application cohérente des sanctions dans toute l'Union eu égard à la nature transfrontière du comportement faisant l'objet de la réglementation, il convient d'encourager le rapprochement et l'efficacité des niveaux de sanction par l'établissement de critères concrets pour l'application de sanctions aux rejets de différentes substances polluantes. Afin d'assurer des conditions uniformes d'application des sanctions, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences

²³ Directive 2009/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant la directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions (JO L 280 du 27.10.2009, p. 52).

²⁴ Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, adopté par l'Organisation maritime internationale par la résolution A.741 (18) lors de son assemblée du 4 novembre 1993, tel que modifié.

²⁵ Règlement (CE) n° 336/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 février 2006 relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté et abrogeant le règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (JO L 64 du 4.3.2006, p. 1).

devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil²⁶. Il convient d'avoir recours à la procédure d'examen pour l'adoption de ces actes d'exécution.

- (11) Lorsqu'un État membre soupçonne qu'un navire qui est volontairement dans l'un de ses ports ou à un terminal en mer s'est rendu responsable d'un rejet illégal, une inspection appropriée devrait avoir lieu afin d'établir les circonstances. Afin d'aider les États membres à respecter les obligations qui leur incombent en vertu de la directive 2005/35/CE en matière d'inspection des navires faisant l'objet de tels soupçons, l'annexe I de la directive 2005/35/CE fournit une liste indicative d'irrégularités ou d'informations dont les autorités compétentes devraient tenir compte au cas par cas lorsqu'elles examinent la question de savoir s'il y a lieu de soupçonner ou non un navire.
- (12) Jusqu'à présent, les mesures d'accompagnement en matière de coopération et les obligations des États membres en matière de communication d'informations n'ont pas été suffisantes pour permettre un examen complet de la question de savoir si les pollueurs sont exposés à des sanctions efficaces, dissuasives et proportionnées et si des données adéquates sont mises à la disposition de la Commission pour contrôler la mise en œuvre de la directive 2005/35/CE. Afin d'assurer une application efficace et cohérente de la directive 2005/35/CE, il convient de faciliter l'échange d'informations et d'expériences grâce à une coopération renforcée, tout en veillant à ce que des données adéquates soient mises à la disposition de la Commission afin de permettre le contrôle adéquat de la mise en œuvre de la directive 2005/35/CE.
- (13) Le service existant «CleanSeaNet», un système utilisant la surveillance par satellite qui informe les autorités des États membres des rejets illégaux potentiels, devrait être renforcé afin d'inclure des informations sur les substances polluantes supplémentaires relevant du champ d'application de la directive 2005/35/CE. Les informations relatives aux rejets réels ou potentiels notifiés par les États membres conformément à la directive 2005/35/CE et à d'autres bases de données de l'Union concernant la sécurité maritime, telles que le système d'échange d'informations maritimes de l'Union établi par la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil²⁷ («SafeSeaNet») et la base de données sur les inspections créée par la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil²⁸ («THETIS»), devraient être intégrées et communiquées dans un format électronique convivial aux autorités nationales participant à la chaîne répressive afin de faciliter leur réaction en temps utile. Ces informations, lorsqu'elles concernent un rejet réel ou potentiel de résidus provenant du système d'épuration des gaz d'échappement d'un navire, devraient en outre être automatiquement transmises au module spécifique de la base de données THETIS établi en vertu de la décision d'exécution 2015/253 de la Commission («THETIS-UE»), afin d'aider les États membres à prendre des mesures d'application conformément aux dispositions de la directive (UE) 2016/802. Afin de garantir le suivi efficace de la mise en œuvre de la directive par tous les États membres, il convient que chaque État membre assure un taux de vérification de 10 % par an des alertes du système CleanSeaNet au cours des trois premières années suivant la transposition de la présente directive. L'accès à ces informations devrait être

²⁶ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

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

²⁸ Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port (refonte) (JO L 131 du 28.5.2009, p. 57).

accordé aux autorités des autres États membres ayant un intérêt dans ces informations en tant qu'États du port d'escale suivant, États côtiers touchés par le rejet potentiel ou États du pavillon du navire, afin de faciliter une coopération transfrontière efficace et en temps utile, de réduire au maximum la charge administrative liée aux activités d'application et, en fin de compte, de sanctionner efficacement les contrevenants en cas d'infraction à la directive 2005/35/CE.

- (14) Le sous-groupe sur les déchets des navires, qui a été créé dans le cadre du Forum européen du transport maritime durable et qui réunissait un large éventail d'experts dans le domaine de la lutte contre la pollution causée par les navires et de la gestion des déchets des navires, a été suspendu en décembre 2017 en raison du lancement de négociations interinstitutionnelles sur la directive (UE) 2019/883. Compte tenu des conseils précieux et de l'expertise que ce sous-groupe temporaire apportait à la Commission, il convient de créer un groupe d'experts similaire chargé de procéder à un partage d'expérience sur l'application de la présente directive afin de soutenir les États membres en renforçant leur capacité à détecter et à vérifier les incidents de pollution et de garantir l'application effective de la directive 2005/35/CE.
- (15) L'Agence européenne pour la sécurité maritime («AESM») instituée par le règlement (UE) xxxx/xxxx²⁹ devrait fournir à la Commission le soutien nécessaire pour assurer la mise en œuvre de la présente directive.
- (16) Les États membres devraient communiquer à la Commission les informations nécessaires pour assurer un suivi adéquat de la mise en œuvre de la directive 2005/35/CE. Afin de limiter la charge administrative et d'aider la Commission à analyser les données transmises par les États membres, ces informations devraient être communiquées par les États membres au moyen d'un outil de communication électronique spécifique. Dans la mesure où ces informations concernent des sanctions impliquant des personnes physiques ou infligées à celles-ci, ces informations devraient être anonymisées. Afin de garantir que les informations communiquées conformément à la directive 2005/35/CE sont de nature comparable d'un État membre à l'autre et collectées dans un format électronique et selon une procédure de communication harmonisés, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011.
- (17) Afin d'aider les États membres à développer leurs capacités en ce qui concerne l'application effective de la directive 2005/35/CE par les autorités administratives et judiciaires nationales, la Commission devrait fournir aux États membres des orientations et des formations concernant, entre autres, les meilleures méthodes et pratiques de détection, de vérification et de collecte d'éléments de preuve, ainsi que des orientations sur les évolutions réglementaires pertinentes de Marpol 73/78 et sur les évolutions technologiques disponibles, y compris les nouveaux outils numériques, afin de faciliter des activités de contrôle de l'application efficaces et ciblées présentant un bon rapport coût-efficacité.
- (18) Afin de sensibiliser davantage le public aux rejets polluants provenant des navires et de renforcer la protection de l'environnement, les informations fournies par les États membres sur l'application de la directive 2005/35/CE devraient être mises à la disposition du public et agrégées dans une vue d'ensemble à l'échelle de l'Union et inclure les informations énumérées à l'annexe II de la directive 2005/35/CE. La directive 2003/4/CE du Parlement

²⁹

JO L xxxx.

européen et du Conseil³⁰ a pour objectif de garantir le droit d'accès aux informations environnementales dans les États membres conformément à la convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement (convention d'Aarhus), à laquelle l'Union est partie. La Commission devrait protéger la confidentialité des informations reçues par les États membres, sans préjudice des dispositions de la directive 2003/4/CE.

- (19) La directive (UE) 2019/1937 du Parlement européen et du Conseil³¹ établit des normes minimales concernant le signalement des infractions au droit de l'Union, y compris à la directive 2005/35/CE, ainsi que la protection des personnes signalant de telles infractions. Les États membres devraient notamment veiller à ce que les membres d'équipage relevant du champ d'application de la directive (UE) 2019/1937 qui signalent des rejets illégaux réels ou potentiels bénéficient d'une protection. Outre les canaux de signalement existants mis en place au niveau national conformément à la directive (UE) 2019/1937, la Commission devrait mettre à disposition un canal de signalement externe centralisé en ligne permettant de signaler des rejets illégaux réels ou potentiels et de transmettre ces signalements à l'État membre ou aux États membres concernés, lesquels devraient ensuite traiter ces signalements conformément à la directive (UE) 2019/1937, y compris en ce qui concerne l'accusé de réception, le retour d'information et le suivi appropriés. La Commission devrait garantir la protection de la confidentialité de l'identité des auteurs de signalement, y compris, lorsque cela est nécessaire, en limitant l'exercice de certains droits liés à la protection des données des personnes concernées, telles que les personnes mentionnées dans le signalement comme participant au rejet illégal potentiel, conformément à l'article 25, paragraphe 1, points c) et h), et à l'article 25, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil³², dans la mesure et pour la durée nécessaires pour prévenir et déjouer les tentatives visant à entraver les signalements ou à faire obstacle au suivi de ces signalements, à contrecarrer ce suivi ou le ralentir, notamment pour ce qui est des enquêtes, ou les tentatives visant à découvrir l'identité des auteurs de signalement.
- (20) Le Contrôleur européen de la protection des données a été consulté conformément à l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1725 et a rendu un avis le [xx xx 2023]³³.
- (21) Des discussions sont en cours au sein de l'OMI en ce qui concerne les nouveaux problèmes environnementaux dans le domaine du transport maritime international, qui entraînent une pollution à la fois de l'eau et de l'air. Il s'agit notamment des polluants de l'eau des déchets sauvages dans le milieu marin, tels que la perte de conteneurs et de granules de plastique, ainsi que les sources sonores sous-marines et les polluants atmosphériques comme le carbone noir. Ces discussions pourraient déboucher sur de nouvelles règles au titre de Marpol 73/78. En

³⁰ Directive 2003/4/CE du Parlement européen et du Conseil du 28 janvier 2003 concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement et abrogeant la directive 90/313/CEE du Conseil (JO L 41 du 14.2.2003, p. 26).

³¹ Directive (UE) 2019/1937 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019 sur la protection des personnes qui signalent des violations du droit de l'Union (JO L 305 du 26.11.2019, p. 17).

³² Règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2018 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions, organes et organismes de l'Union et à la libre circulation de ces données, et abrogeant le règlement (CE) n° 45/2001 et la décision n° 1247/2002/CE (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (JO L 295 du 21.11.2018, p. 39).

³³ JO C xxxx.

outre, la directive 2008/56/CE du Parlement européen et du Conseil³⁴ impose aux États membres de parvenir à un bon état écologique du milieu marin, ce qui inclut, entre autres, les déchets sauvages dans le milieu marin et les sources sonores sous-marines provenant des navires en tant que descripteurs qualitatifs. En outre, la directive (UE) 2023/xxxx³⁵ fixe des valeurs limites pour le dioxyde d'azote (NO₂) résultant des émissions d'oxyde d'azote (NO_x). Les activités de transport maritime contribuent à une augmentation des niveaux de NO₂ dans les zones côtières et portuaires. Dans ce contexte, une prochaine révision de la directive 2005/35/CE devrait tenir compte des nouveaux développements et la Commission devrait examiner la possibilité de modifier le champ d'application de la présente directive, le cas échéant, compte tenu de toute nouvelle norme internationale convenue dans le cadre de Marpol 73/78. Il conviendrait d'évaluer, lors d'une prochaine révision, la possibilité de modifier le champ d'application de la directive 2005/35/CE, le cas échéant, afin d'intégrer les émissions de SO_x et de NO_x, telles qu'elles sont régies par l'annexe VI de Marpol, sur la base de l'expérience acquise lors de la mise en œuvre de la directive (UE) 2016/802 et du développement et de la maturité de la surveillance et de la détection des émissions de SO_x et de NO_x provenant des navires, en vue de garantir un régime de contrôle de l'application cohérent, efficace et effectif, ainsi que l'imposition de sanctions dissuasives à cet égard, conformément au plan d'action «zéro pollution» et, en particulier, à son initiative phare n° 5 «Assurer la pollution zéro par la collaboration».

- (22) Étant donné que les objectifs de la présente directive ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres en raison du caractère transfrontière des dommages susceptibles de découler des rejets illégaux relevant de la présente directive et de l'existence de sanctions efficaces, dissuasives et proportionnées dans l'ensemble de l'Union pour de tels rejets, mais peuvent, en raison des dimensions et des effets de l'action envisagée, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (23) La présente directive respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus notamment par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, y compris la protection des données à caractère personnel, le droit à un recours effectif et à accéder à un tribunal impartial, la présomption d'innocence et les droits de la défense, les principes de légalité et de proportionnalité des délits et des peines et le droit à ne pas être jugé ou puni pénalement deux fois pour une même infraction. La présente directive cherche en particulier à garantir le respect absolu de ces droits et principes et devrait être mise en œuvre en conséquence.
- (24) Il convient dès lors de modifier la directive 2005/35/CE,
- ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modifications de la directive 2005/35/CE

³⁴ Directive 2008/56/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin (directive-cadre «stratégie pour le milieu marin») (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (JO L 164 du 25.6.2008, p. 19).

³⁵ JO L xxxx.

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

(1) Le titre est remplacé par le texte suivant:

«Directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'application des normes internationales en matière de pollution par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions de pollution»;

(2) l'article premier est remplacé par le texte suivant:

«Article premier

Objet

1. La présente directive a pour objet d'incorporer dans le droit de l'Union les normes internationales relatives à la pollution causée par les navires et de faire en sorte que les personnes responsables de rejets illégaux de substances polluantes fassent l'objet de sanctions administratives dissuasives, efficaces et proportionnées, dans le but d'améliorer la sécurité maritime et de renforcer la protection de l'environnement marin contre la pollution par les navires.
 2. La présente directive n'empêche pas les États membres de prendre des mesures plus strictes conformément au droit international, en prévoyant des sanctions administratives ou pénales conformément à leur droit national.»
- (3) l'article 2 est remplacé par le texte suivant:

«Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

1. "Marpol 73/78", la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et son protocole de 1978, dans sa version actualisée;
2. "substances polluantes", les substances régies par Marpol 73/78, annexes I (pétrole), II (substances liquides nocives transportées en vrac), III (substances nuisibles transportées par la mer en colis), IV (eaux usées des navires), V (déchets des navires) et les résidus provenant des systèmes d'épuration des gaz d'échappement;
3. "résidus provenant des systèmes d'épuration des gaz d'échappement", toute matière extraite des eaux de lavage ou des eaux d'écoulement par un système de traitement ou des eaux de rejet qui ne satisfait pas au critère de rejet, ou tout autre résidu extrait du système d'épuration des gaz d'échappement rejeté à l'extérieur par suite de l'application d'une méthode de mise en conformité pour la réduction des émissions, telle que définie à l'annexe VI, règle 4, de Marpol 73/78, utilisée pour réduire les émissions en remplacement des normes énoncées à la règle 14 de l'annexe VI de Marpol 73/78, compte tenu des lignes directrices élaborées par l'OMI;
 - (a) "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;

5. “personne morale”, toute entité juridique ayant ce statut en vertu du droit national applicable, exception faite des États eux-mêmes, des entités publiques dans l’exercice de prérogatives de puissance publique et des organisations internationales publiques;
6. “compagnie”, le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, tel que l’armateur gérant ou l’affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l’exploitation du navire.»;

(4) l’article 4 est remplacé par le texte suivant:

«Article 4

Infractions

1. Les États membres veillent à ce que les rejets de substances polluantes dans l’une des zones visées à l’article 3, paragraphe 1, soient considérés comme des infractions, sauf si:
 - (a) pour les substances polluantes régies par l’annexe I de Marpol 73/78, les conditions énoncées à l’annexe I, règles 15, 34, 4.1 ou 4.3, de Marpol 73/78 sont respectées;
 - (b) pour les substances polluantes régies par l’annexe II de Marpol 73/78, les conditions énoncées à l’annexe II, règles 13, 3.1.1 ou 3.1.3, de Marpol 73/78 sont respectées;
 - (c) pour les substances polluantes régies par l’annexe III de Marpol 73/78, les conditions énoncées à l’annexe III, règle 8.1, de Marpol 73/78 sont respectées;
 - (d) pour les substances polluantes régies par l’annexe IV de Marpol 73/78, les conditions énoncées à l’annexe IV, règles 3, 11.1 et 11.3, de Marpol 73/78 sont respectées;
 - (e) pour les substances polluantes régies par l’annexe V de Marpol 73/78, les conditions énoncées à l’annexe V, règles 4.1, 4.2, 5, 6.1, 6.2 et 7, de Marpol 73/78 et à la section 5.2 de la partie II-A du recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires (recueil sur la navigation polaire) sont respectées; et
 - (f) pour les résidus provenant des systèmes d’épuration des gaz d’échappement, les conditions énoncées à l’annexe VI, règles 14.1, 14.4, 14.6 et 3.1.1, de Marpol 73/78 sont respectées.
2. Chaque État membre prend les mesures nécessaires pour que toute personne physique ou morale ayant commis une infraction au sens du paragraphe 1 soit tenue pour responsable de cette infraction.»;

(5) l’article 5 est remplacé par le texte suivant:

«Article 5

Déroptions

1. Un rejet de substances polluantes régies par les annexes I, II et VI de Marpol 73/78 dans les zones visées à l’article 3, paragraphe 1, points c), d) et e), n’est pas considéré comme

une infraction de la compagnie, du capitaine ou de l'équipage, si les deux conditions suivantes sont remplies:

- (a) le rejet résulte d'une avarie subie par le navire ou son équipement;
 - (b) toutes les précautions raisonnables ont été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet.
2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas lorsque la compagnie, le capitaine ou l'équipage responsable du dommage a agi soit avec l'intention de causer un dommage, soit témérairement et en sachant qu'un dommage en résulterait probablement.»;
- (6) l'article 5 *bis* est supprimé;
- (7) l'article 5 *ter* est supprimé;
- (8) à l'article 6, le paragraphe 3 suivant est ajouté:
3. «Une liste indicative d'irrégularités ou d'informations au sens du paragraphe 1 figure à l'annexe I de la présente directive.»;
- (9) l'article 8 est remplacé par le texte suivant:

«Article 8

Sanctions

1. Sans préjudice des obligations incombant aux États membres en vertu de la directive (UE) 2023/xxxx³⁶, les États membres établissent un système de sanctions administratives en cas d'infraction aux dispositions nationales mettant en œuvre l'article 4 et l'article 5, paragraphe 2, de la présente directive et veillent à ce qu'elles soient appliquées. Les sanctions administratives ainsi prévues sont dissuasives, efficaces et proportionnées.
2. Les États membres veillent à ce que les sanctions introduites lors de la transposition de la présente directive comprennent les amendes infligées à la compagnie au moment de l'infraction, sauf si la compagnie peut prouver que le capitaine ou, s'il n'agit pas sous la responsabilité du capitaine, l'équipage était responsable de l'infraction.
3. S'il est prouvé que le capitaine ou, s'il n'agit pas sous la responsabilité du capitaine, l'équipage a commis l'infraction en question, les États membres veillent à ce que des sanctions soient infligées à ces personnes conformément aux dispositions de la présente directive.»;
- (10) l'article 8 *bis* est supprimé;
- (11) l'article 8 *ter* est supprimé;
- (12) l'article 8 *quater* est supprimé;
- (13) l'article 8 *quinquies* suivant est inséré:

«Article 8 *quinquies*

Application effective des sanctions

³⁶

JO L xxxx.

1. Les États membres veillent à ce que, lorsque les autorités compétentes déterminent le type et le niveau de la sanction administrative à infliger à une personne physique ou morale qu'elles reconnaissent responsable d'une infraction au sens de l'article 4 et de l'article 5, paragraphe 2, et appliquent cette sanction, elles tiennent compte de toutes les circonstances pertinentes de l'infraction, y compris:
 - (a) la nature, la gravité et la durée du rejet;
 - (b) le degré de culpabilité de la personne responsable;
 - (c) les dommages causés par le rejet à l'environnement ou à la santé humaine;
 - (d) la solidité financière de la personne responsable, compte tenu, le cas échéant, du chiffre d'affaires annuel mondial de la personne morale responsable;
 - (e) les avantages économiques que l'infraction a générés ou devrait générer pour la personne responsable;
 - (f) les mesures prises par la personne responsable pour empêcher le rejet ou atténuer ses conséquences;
 - (g) le degré de coopération de la personne responsable avec l'autorité compétente, y compris toute mesure visant à contourner ou à entraver une inspection ou une autre enquête appropriée menée par une autorité compétente; et
 - (h) toute infraction antérieure commise par la personne responsable.
 2. Afin d'assurer l'application uniforme du présent article, la Commission peut, au moyen d'actes d'exécution, établir des règles détaillées concernant les critères que les États membres doivent prendre en considération lorsqu'ils appliquent des sanctions pour chaque type de substance polluante en vertu de la présente directive. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 13.»;
- (14) l'article 10 est remplacé par le texte suivant:

«Article 10

Échanges d'informations et d'expériences

1. Aux fins de la présente directive, les États membres et la Commission coopèrent dans le cadre de l'échange d'informations, en s'appuyant sur le système d'échange d'informations maritimes de l'Union établi en vertu de l'article 22 *bis*, paragraphe 3, et de l'annexe III de la directive 2002/59/CE³⁷ (SafeSeaNet), en vue d'atteindre les objectifs suivants:
 - (a) améliorer les informations nécessaires à la mise en œuvre effective de la présente directive, notamment celles fournies par le service européen de détection de la pollution par satellite mis en place par la présente directive (CleanSeaNet), en vue de mettre au point des méthodes fiables de traçage des substances polluantes en mer;

³⁷ Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (JO L 208 du 5.8.2002, p. 10).

- (b) élaborer et mettre en œuvre un système approprié de contrôle et de surveillance, intégrant les informations fournies au titre du point a) ainsi que les informations mises à disposition dans SafeSeaNet et d'autres bases de données et outils d'information de l'Union, y compris en transmettant des informations sur les rejets réels ou potentiels de résidus provenant des systèmes d'épuration des gaz d'échappement au module spécifique de THETIS établi en vertu de la décision d'exécution 2015/253 de la Commission (THETIS-UE)³⁸, afin de faciliter l'identification rapide et le suivi des navires procédant à des rejets de substances polluantes, en vue d'optimiser les mesures d'exécution prises par les autorités nationales;
 - (c) utiliser au mieux les informations fournies conformément aux points a) et b) ainsi que les informations communiquées par les États membres en vertu de l'article 10 *bis*, en vue de faciliter l'accès à ces informations et leur échange entre les autorités compétentes et avec les autorités d'autres États membres et la Commission; et
 - (d) dans un délai de trois ans à compter de la date de transposition de la présente directive, veiller à ce que les autorités compétentes vérifient chaque année au moins 10 % des alertes du système CleanSeaNet.
2. La Commission organise l'échange d'expériences entre les autorités nationales et les experts des États membres, y compris en provenance du secteur privé, de la société civile et des organisations syndicales, en matière d'application de la présente directive dans l'ensemble de l'Union, afin d'établir des pratiques et orientations communes aux fins du contrôle de l'application de la présente directive.»;
- (15) les articles 10 *bis*, 10 *ter*, 10 *quater* et 10 *quinquies* suivants sont insérés:

«Article 10 bis

Communication d'informations

1. La Commission met en place un outil électronique de communication d'informations, aux fins de la collecte et de l'échange d'informations entre les États membres et la Commission sur la mise en œuvre du système de contrôle de l'application prévu par la présente directive.
2. Les États membres veillent à ce que les informations suivantes relatives aux mesures prises par leurs autorités compétentes soient communiquées au moyen de l'outil de communication électronique visé au paragraphe 1:
 - (a) les informations relatives au suivi, par les autorités compétentes, d'une alerte de CleanSeaNet ou aux raisons de ne pas donner suite à une telle alerte, dès que les activités de suivi sont terminées;
 - (b) les informations relatives aux inspections effectuées conformément à l'article 6, dès que l'inspection est achevée;

³⁸ Décision d'exécution (UE) 2015/253 de la Commission du 16 février 2015 établissant les règles concernant l'échantillonnage et les rapports au titre de la directive 1999/32/CE du Conseil en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins (JO L 41 du 17.2.2015, p. 55).

- (c) les informations relatives aux mesures prises conformément à l'article 7, dès que ces mesures sont mises en œuvre;
 - (d) les informations relatives aux sanctions infligées conformément à la présente directive, dans les meilleurs délais et, en tout état de cause, au plus tard le 30 juin de chaque année pour les sanctions infligées au cours de l'année civile précédente. Dans la mesure où les informations concernant des sanctions incluent des données à caractère personnel, ces informations doivent être anonymisées.
3. Afin d'assurer l'application uniforme du présent article, la Commission peut, au moyen d'actes d'exécution, établir des règles détaillées concernant la procédure de communication des informations visées au paragraphe 2, y compris en précisant le type d'informations à communiquer, conformément à la procédure de comité prévue à l'article 13.
 4. Les États membres notifient à la Commission les autorités habilitées à utiliser l'outil de communication d'informations visé au paragraphe 1.

Article 10 ter

Formation

La Commission facilite le développement des capacités des États membres en proposant, selon les besoins, des formations aux autorités chargées de la détection, de la vérification et de la répression des infractions relevant du champ d'application de la présente directive.

Article 10 quater

Publication des informations

1. Sur la base des informations communiquées par les États membres conformément à l'article 10 *bis*, la Commission met à la disposition du public une vue d'ensemble à l'échelle de l'Union régulièrement mise à jour de la mise en œuvre et de l'application de la présente directive. Cette vue d'ensemble comprend les informations énumérées à l'annexe II de la présente directive.
2. Sans préjudice de la directive 2003/4/CE³⁹, la Commission prend les mesures appropriées pour protéger la confidentialité des informations obtenues en application de la présente directive.

Article 10 quinquies

Protection des personnes qui signalent des infractions potentielles

1. La Commission met en place et gère un canal de signalement externe confidentiel en ligne pour la réception des signalements, au sens de la directive (UE) 2019/1937⁴⁰, sur

³⁹ Directive 2003/4/CE du Parlement européen et du Conseil du 28 janvier 2003 concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement et abrogeant la directive 90/313/CEE du Conseil (JO L 41 du 14.2.2003, p. 26).

⁴⁰ Directive (UE) 2019/1937 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019 sur la protection des personnes qui signalent des violations du droit de l'Union (JO L 305 du 26.11.2019, p. 17).

les violations potentielles de la présente directive, et transmet ces signalements à l'État membre ou aux États membres concernés.

2. Les États membres veillent à ce que les autorités nationales compétentes qui reçoivent les signalements de violations de la présente directive, transmis par le canal visé au paragraphe 1, fournissent un retour d'informations sur ces signalements et en assurent le suivi conformément à la directive (UE) 2019/1937.
 3. La Commission peut limiter l'application des articles 14 à 22, 35 et 36, ainsi que de l'article 4 du règlement (UE) 2018/1725⁴¹, aux personnes concernées qui interviennent dans le signalement soumis par le canal visé au paragraphe 1 ou qui y sont mentionnées et qui ne sont pas les personnes concernées qui soumettent ce signalement. Cette restriction ne peut s'appliquer que pour la durée nécessaire à l'enquête sur le signalement visé au paragraphe 2 par les autorités compétentes de l'État membre.»;
- (16) l'article 11 est supprimé;
- (17) l'article 12 est supprimé;
- (18) l'article 12 *bis* suivant est inséré:

«Article 12 bis

Évaluation et réexamen

1. Au plus tard le [*OP: veuillez insérer la date correspondant à cinq ans à compter de la date de transposition de la présente directive modificative*], la Commission procède à une évaluation de la présente directive. Cette évaluation est fondée au moins sur les éléments suivants:
 - (a) l'expérience acquise dans le cadre de la mise en œuvre de la présente directive; et
 - (b) les informations communiquées par les États membres en vertu de l'article 10 *bis* et la vue d'ensemble à l'échelle de l'Union fournie conformément à l'article 10 *quater*.
 2. Dans le cadre du réexamen, la Commission évalue la possibilité de modifier le champ d'application de la présente directive, le cas échéant, compte tenu, entre autres éléments, des normes internationales pour la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires régie par les règles Marpol 73/78, notamment les émissions d'oxyde de soufre et d'oxyde d'azote des navires, ainsi que d'autres normes régissant les rejets provenant des navires qui sont soumis aux règles Marpol 73/78, tels que le carbone noir, les déchets marins, la perte de conteneurs, la perte de granulés plastiques et le bruit sous-marin.»;
- (19) l'article 13 est remplacé par le texte suivant:

«Article 13

Procédure de comité

⁴¹ Règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2018 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions, organes et organismes de l'Union et à la libre circulation de ces données, et abrogeant le règlement (CE) n° 45/2001 et la décision n° 1247/2002/CE (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (JO L 295 du 21.11.2018, p. 39).

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° 2099/2002⁴². Le COSS est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011⁴³.
 2. Lorsqu'il est fait référence au présent article, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 et l'article 5 du règlement (CE) n° 2099/2002 s'appliquent.»;
- (20) l'article 14 est supprimé;
- (21) l'article 15 est supprimé;
- (22) l'annexe unique est supprimée;
- (23) le texte figurant à l'annexe I de la présente directive est ajouté en tant qu'annexe I;
- (24) le texte figurant à l'annexe II de la présente directive est ajouté en tant qu'annexe II.

Article 2

Transposition

1. Au plus tard le [*OP: veuillez insérer la date correspondant à un an après la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative*], les États membres adoptent et publient les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive.

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

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

Article 3

Application de la directive 2009/123/CE

En ce qui concerne les infractions à considérer comme des infractions pénales en vertu de la directive 2005/35/CE telle que modifiée par la directive 2009/123/CE⁴⁴ et les sanctions correspondantes, les États membres non liés par la directive (UE) 2023/xxxx restent liés par la directive 2005/35/CE telle que modifiée par la directive 2009/123/CE.

⁴² Règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) et modifiant les règlements en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires (JO L 324 du 29.11.2002, p. 1).

⁴³ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

⁴⁴ JO L xxxx.

Article 4

Entrée en vigueur

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

Article 5

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
La présidente

Par le Conseil
Le président

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE «AGENCES»

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions, notamment pénales, en cas d'infractions de pollution.

1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s)

Mobilité et transports – Sécurité maritime

1.3. La proposition porte sur:

- ☐ une action nouvelle
- ☐ une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire⁴⁵
- ☒ la prolongation d'une action existante
- ☐ une fusion d'une ou de plusieurs actions vers une autre action/une action nouvelle

1.4. Objectif(s)

1.4.1. Objectif général / objectifs généraux

La modification de la directive 2005/35/CE a pour objectif général de garantir que les personnes responsables de rejets de substances polluantes en mer fassent l'objet de sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives, afin d'améliorer la sécurité maritime et de mieux protéger l'environnement marin contre la pollution par les navires. La révision contribue à la réalisation de l'objectif de développement durable (ODD) 14 («Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable») et de l'ODD 3 («Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge»), ainsi que de l'ODD 16 («Paix, justice et institutions efficaces») par ses dispositions relatives aux poursuites.

1.4.2. Objectif(s) spécifique(s)

Les objectifs spécifiques de la révision sont les suivants:

- intégrer les normes internationales dans le droit de l'Union en alignant la directive sur les annexes relatives aux rejets en mer de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol);
- soutenir les États membres en renforçant leur capacité à détecter les incidents de pollution, à vérifier, à recueillir des éléments de preuve et à sanctionner efficacement les contrevenants identifiés de manière harmonisée et en temps utile;
- veiller à ce que les personnes (physiques et morales) responsables des rejets illégaux des navires fassent l'objet de sanctions effectives, proportionnées et dissuasives;
- garantir une déclaration simple et efficace des incidents de pollution causée par les navires et des activités de suivi.

⁴⁵ Tel(le) que visé(e) à l'article 58, paragraphe 2, point a) ou b), du règlement financier.

1.4.3. *Résultat(s) et incidence(s) attendus*

Préciser les effets que la proposition/l'initiative devrait avoir sur les bénéficiaires/la population visée.

La présente proposition devrait améliorer l'efficacité des sanctions et aboutir à des conditions de concurrence équitables en garantissant des sanctions harmonisées et proportionnées et des niveaux de sanctions suffisamment élevés pour prévenir les rejets illégaux.

La présente proposition devrait entraîner une amélioration globale de l'efficacité des vérifications effectuées par les autorités des États membres et, partant, augmenter la proportion de contrevenants identifiés, et simplifier et améliorer la communication d'informations sur la mise en œuvre de la directive.

1.4.4. *Indicateurs de performance*

Préciser les indicateurs permettant de suivre l'avancement et les réalisations.

L'efficacité de la directive proposée au regard de l'objectif spécifique n° 1 sera déterminée sur la base du nombre d'infractions et du nombre de détections de rejets d'hydrocarbures, de substances liquides nocives, de produits transportés en colis, d'eaux usées, de déchets et de résidus d'épuration par les navires.

L'efficacité de la directive proposée au regard de l'objectif spécifique n° 2 sera déterminée sur la base du nombre de vérifications par État membre (niveau de vérification), du nombre de contrevenants identifiés à la suite de la vérification (pollueurs identifiés), du nombre de notifications par les lanceurs d'alerte et du nombre de formations et d'ateliers organisés par l'AESM.

L'efficacité de la directive proposée au regard de l'objectif spécifique n° 3 sera déterminée sur la base du niveau des amendes infligées et des types de sanctions infligées.

L'efficacité de la directive proposée au regard de l'objectif spécifique n° 4 sera déterminée sur la base du nombre de mises à jour par État membre dans l'outil de déclaration, du nombre de rejets de navires enregistrés dans l'outil de déclaration par État membre et du nombre de consultations/visites sur le site web public.

1.5. **Justification(s) de la proposition/de l'initiative**

1.5.1. *Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative*

L'AESM sera tenue de mettre en place des services supplémentaires de surveillance par satellite pour les autorités des États membres en raison de l'extension du champ d'application de la directive et de mettre à niveau le service CleanSeaNet afin de mieux surveiller et détecter les polluants. L'AESM sera tenue d'élaborer des formations et des documents d'orientation, et de les actualiser régulièrement. Elle mettra également en place un canal de signalement externe pour les lanceurs d'alerte, afin qu'ils puissent fournir des informations sur d'éventuels rejets illégaux et elle renforcera les services maritimes intégrés. L'AESM sera également tenue de mettre au point et de tenir à jour un nouvel outil de notification permettant aux États membres de rendre compte de chaque incident de pollution causée par les navires, et de concevoir un site web pour informer le public de la pollution causée par les navires.

Au total, 9 ETP seront nécessaires pour soutenir la fourniture des services supplémentaires de surveillance par satellite et 3 ETP supplémentaires pour soutenir le développement des services maritimes intégrés. L'un d'entre eux sera inclus dans le prochain CFP.

- 1.5.2. *Valeur ajoutée de l'intervention de l'Union (celle-ci peut résulter de différents facteurs, par exemple gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités). Aux fins du présent point, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'Union» la valeur découlant de l'intervention de l'Union qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres.*

Justification de l'action au niveau européen (ex ante)

Des approches nationales divergentes peuvent nuire à une coopération efficace entre les États membres et permettre aux contrevenants d'échapper aux sanctions. La vulnérabilité accrue de certaines régions et la capacité divergente des États membres à vérifier et à poursuivre les cas de pollution causée par les navires rendent nécessaire une action de l'UE, assorties en particulier de mesures d'accompagnement au moyen d'outils numériques communs de l'AESM. Compte tenu du caractère international du transport maritime, il est manifestement nécessaire de disposer d'un cadre transfrontalier capable de garantir l'égalité de traitement des exploitants de navires, quel que soit le lieu où l'incident de pollution s'est produit.

Valeur ajoutée de l'Union escomptée (ex post)

L'action de l'Union garantit des conditions de concurrence équitables et facilite la vérification et les poursuites au niveau national, ainsi que l'application transfrontière de la législation, donnant lieu à des sanctions plus dissuasives. L'action de l'Union apportera une valeur ajoutée manifeste en matière de lutte contre la pollution causée par les navires, généralement caractérisée par une dimension transnationale, par rapport à ce que les États membres agissant seuls peuvent réaliser. La clarification du régime de responsabilité de l'Union et l'amélioration de la surveillance par satellite couvrant davantage de types de polluants grâce à l'extension du champ d'application de la directive conformément à la convention Marpol garantissent une mise en œuvre plus efficiente et plus efficace des obligations par les États membres.

- 1.5.3. *Leçons tirées d'expériences similaires*

Les outils de l'AESM se sont révélés efficaces et bénéfiques dans le cadre de la réalisation des objectifs de la directive par les États membres. Le renforcement de la surveillance par satellite a contribué à améliorer la détection des rejets illégaux et, indirectement, à prévenir la pollution du milieu marin causée par les navires. Toutefois, à la suite d'une évaluation de la directive, il est apparu que ses objectifs, même s'ils sont adéquats, n'ont pas été pleinement atteints et son champ d'application est limité.

La mise en œuvre du service CleanSeaNet, un outil de surveillance par satellite, a été couronnée de succès, mais il convient de le développer davantage pour couvrir le champ d'application étendu de la directive.

Les résultats de l'évaluation ex post figurent dans l'analyse d'impact jointe à cette initiative, comme le résume le tableau 2.

- 1.5.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés*

La proposition de révision constitue un élément primordial de la communication de la Commission intitulée «Stratégie de mobilité durable et intelligente», qui expose la vision qu'a l'Union du système de transport plus durable de demain. La stratégie annonçait que la Commission envisageait de lancer une révision en profondeur de la législation existante, y compris en ce qui concerne la pollution causée par les navires en 2022 (dans le cadre de l'initiative phare n° 2 — Créer des aéroports et des ports «zéro émission»). Cela permettra

d'améliorer localement la qualité de l'air et de contribuer ainsi à l'amélioration de la santé des riverains.

La révision proposée créera des synergies avec d'autres éléments du cadre réglementaire de l'Union, notamment la directive (UE) 2019/883 relative aux installations de réception portuaires, la directive relative à la protection de l'environnement par le droit pénal, la directive 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du pavillon, la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port et la directive 2009/18/CE concernant les enquêtes sur les accidents.

La proposition est compatible avec le cadre financier pluriannuel actuel, bien qu'une reprogrammation de la rubrique 1 soit nécessaire concernant la contribution annuelle octroyée à l'AESM [équilibre du budget par une réduction compensatoire des dépenses programmées au titre du MIE Transports (02 03 01)]. L'incidence budgétaire de la proposition actuelle figure déjà dans le budget associé à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'Agence européenne pour la sécurité maritime et abrogeant le règlement (CE) n° 1406/2002, présentée par la Commission.

L'aperçu de l'incidence budgétaire au-delà du CFP actuel est fourni à titre indicatif, sans préjudice du futur accord sur le CFP.

1.5.5. *Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement*

L'incidence budgétaire de cette initiative se réfère aux ressources supplémentaires nécessaires à la mise en place de nouveaux services de surveillance par satellite pour les autorités des États membres par la mise à niveau du service CleanSeaNet, à la fourniture de formations et d'orientations, à la mise au point et la maintenance d'un nouvel outil de notification, à la poursuite du développement des services maritimes intégrés, à la création d'un nouveau site web destiné à informer le public sur la pollution causée par les navires, et aux tâches connexes de collecte de données, de surveillance et de déclaration au titre de la directive proposée. Il s'agit de nouvelles tâches pour l'AESM qui deviendront permanentes, tandis que les tâches existantes ne diminueront pas ou ne seront que partiellement supprimées.

Les besoins supplémentaires en ressources humaines ne peuvent être satisfaits par redéploiement, tandis que les besoins budgétaires supplémentaires seront satisfaits par compensation au moyen des programmes existants gérés par la DG MOVE au titre du cadre financier pluriannuel actuel.

L'augmentation des crédits pour l'AESM sera contrebalancée par une réduction compensatoire des dépenses programmées au titre du MIE Transport (02 03 01). L'incidence budgétaire de la proposition actuelle figure déjà dans le budget associé à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'Agence européenne pour la sécurité maritime et abrogeant le règlement (CE) n° 1406/2002, présentée par la Commission.

L'aperçu de l'incidence budgétaire au-delà du CFP actuel est fourni à titre indicatif, sans préjudice du futur accord sur le CFP.

1.6. Durée et incidence financière de la proposition/de l'initiative

☐ durée limitée

- ☐ Proposition/initiative en vigueur à partir de [JJ/MM]AAAA jusqu'en [JJ/MM]AAAA
- ☐ Incidence financière de AAAA jusqu'en AAAA

☒ durée illimitée

- Mise en œuvre avec une période de montée en puissance à compter de 2025,
- puis un fonctionnement en rythme de croisière au-delà.

1.7. Mode(s) d'exécution budgétaire prévu(s)⁴⁶

☐ Gestion directe par la Commission via:

- ☐ des agences exécutives

☐ Gestion partagée avec les États membres

☒ Gestion indirecte en confiant des tâches d'exécution budgétaire:

- ☐ à des organisations internationales et à leurs agences (à préciser);
- ☐ à la BEI et au Fonds européen d'investissement;
- ☒ aux organismes visés aux articles 70 et 71;
- ☐ à des établissements de droit public;
- ☐ à des entités de droit privé investies d'une mission de service public, pour autant qu'elles soient dotées de garanties financières suffisantes;
- ☐ à des entités de droit privé d'un État membre qui sont chargées de la mise en œuvre d'un partenariat public-privé et dotées de garanties financières suffisantes;
- ☐ à des organismes ou des personnes chargés de l'exécution d'actions spécifiques relevant de la PESC, en vertu du titre V du traité sur l'Union européenne, identifiés dans l'acte de base concerné.

Remarques

La gestion de la directive proposée sera assurée globalement par les services de la Commission, assistés, le cas échéant, par l'Agence européenne pour la sécurité maritime.

Les États membres seront tenus de transposer les dispositions de la directive dans les délais impartis.

⁴⁶

Les explications sur les modes d'exécution budgétaire ainsi que les références au règlement financier sont disponibles sur le site BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

Préciser la fréquence et les conditions de ces dispositions.

La Commission et/ou l'AESM s'assureront que les États membres fournissent en temps utile un retour d'information efficace concernant les alertes CleanSeaNet et que des informations sur la collecte de preuves et les sanctions sont régulièrement téléchargées dans l'outil de compte rendu. Un site web de l'Union sera également créé et reprendra des indicateurs clés sur le taux de mise en œuvre, ainsi que les principales informations non confidentielles mises à jour régulièrement avec les données de l'outil de déclaration, afin d'informer le public sur la mise en œuvre et les incidents de pollution.

L'AESM, au nom de la Commission, effectuera des visites dans les États membres afin de contrôler les opérations sur le terrain. Les éventuelles lacunes et les aspects à améliorer seront recensés dans les rapports de visite respectifs. L'AESM effectuera également une analyse horizontale et apportera une assistance technique, donnant une indication sur le fonctionnement de la législation et ciblant les lacunes et ce qui peut être fait pour y remédier, et fera rapport à la Commission et aux États membres.

La Commission élaborera, au sein d'un groupe d'experts, des actes d'exécution et des orientations d'interprétation afin de garantir une mise en œuvre harmonisée par les États membres.

2.2. Système(s) de gestion et de contrôle

2.2.1. *Justification du (des) mode(s) de gestion, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre du financement, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée*

La Commission sera globalement responsable de la mise en œuvre de la directive proposée ainsi que de l'évaluation de son efficacité et, le cas échéant, elle devra proposer des révisions. La Commission sera épaulée par l'AESM, le cas échéant, pour fournir les services informatiques et développer les outils informatiques nécessaires pour se conformer aux dispositions prévues dans la proposition de directive concernant l'établissement des rapports, le suivi et la vérification, ainsi que pour organiser des formations. Les États membres seront tenus de transposer la directive dans leur législation nationale avant la date limite mentionnée dans la directive. Les États membres seront également tenus d'appliquer la directive, notamment en imposant des sanctions administratives en cas de non-respect. Les activités visant à faire appliquer la directive peuvent être effectuées dans le cadre des inspections existantes, en particulier lors du contrôle par l'État du port.

2.2.2. *Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer*

Alors que la Commission sera de manière générale responsable de la mise en œuvre de la proposition de directive, ainsi que de l'évaluation de sa mise en œuvre et de son respect, l'Agence européenne pour la sécurité maritime sera responsable de l'exécution de ses activités et de la mise en œuvre de son cadre de contrôle interne. Elle devra mettre en place des outils et des modules informatiques, et proposer des formations à l'intention des autorités des États membres, tandis que les États membres seront tenus de faire appliquer la directive.

L'AESM est la mieux placée pour effectuer les tâches de rapport et d'évaluation de la conformité, dans la mesure où il s'agira d'un travail technique nécessitant une grande expertise en matière de gestion des données et une compréhension approfondie des questions techniques complexes liées aux rejets illégaux et à la pollution causée par les navires.

Les États membres sont les mieux placés pour faire appliquer la directive proposée, de manière harmonisée, notamment par l'échange d'informations et d'expériences et en s'acquittant de leurs responsabilités en tant que parties à la convention Marpol.

La DG MOVE procédera aux contrôles nécessaires conformément à la stratégie de supervision adoptée en 2017 sur les relations de la DG avec les agences décentralisées et les entreprises communes. Dans le cadre de cette stratégie, la DG MOVE surveille les indicateurs de performance relatifs à l'exécution du budget, aux recommandations d'audit et aux questions administratives. Un rapport est fourni par l'Agence sur une base semestrielle. Les contrôles effectués sur la surveillance de l'Agence ainsi que sur la gestion financière et budgétaire connexe sont conformes à la stratégie de contrôle de la DG MOVE, mise à jour en 2022.

Les ressources supplémentaires mises à la disposition de l'AESM seront soumises au système de contrôle interne et de gestion des risques de l'AESM, qui est aligné sur les normes internationales pertinentes et comprend des contrôles spécifiques destinés à prévenir les conflits d'intérêts et à assurer la protection des lanceurs d'alerte.

2.2.3. *Estimation et justification du rapport coût/efficacité des contrôles (rapport «coûts du contrôle ÷ valeur des fonds gérés concernés»), et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture)*

Dans le cadre de la proposition de directive, un financement supplémentaire sera accordé à l'AESM, qui mettra en place des outils et des modules informatiques, et assurera des formations à l'intention des autorités des États membres.

L'AESM est pleinement responsable de l'exécution de son budget, tandis que la DG MOVE est responsable du paiement régulier des contributions fixées par l'autorité budgétaire. Le niveau attendu de risque d'erreur lors du paiement et de la clôture est semblable à celui lié aux subventions budgétaires accordées à l'Agence.

Les tâches supplémentaires résultant de la proposition de révision ne devraient pas donner lieu à des contrôles spécifiques supplémentaires. Par conséquent, le coût du contrôle pour la DG MOVE (évalué par rapport à la valeur des fonds gérés) devrait rester stable.

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

Préciser les mesures de prévention et de protection existantes ou envisagées, au titre de la stratégie antifraude par exemple.

La directive proposée régit la prévention de la pollution et, par conséquent, aucune mesure antifraude spécifique n'est prévue.

L'AESM applique les principes antifraude des agences décentralisées de l'Union, conformément à l'approche de la Commission. L'Agence a adopté en mars 2021 une stratégie antifraude actualisée, fondée sur la méthodologie et les orientations en matière de stratégie antifraude présentées par l'OLAF et sur la stratégie antifraude de la DG MOVE. Elle fournit un cadre qui aborde les questions de la prévention, de la détection et des conditions des enquêtes sur la fraude au niveau de l'Agence. L'AESM adapte et améliore en permanence ses politiques et ses actions afin de promouvoir le plus haut niveau d'intégrité de son personnel, de favoriser une prévention et une détection efficaces du risque de fraude et d'établir les procédures appropriées pour signaler et traiter les cas de fraude potentiels et leurs conséquences. En outre, l'AESM a adopté en 2015 sa politique en matière de conflits d'intérêts pour le conseil d'administration.

L'EMSA coopère avec les services de la Commission sur les questions relatives à la prévention de la fraude et des irrégularités. La Commission veillera à ce que cette coopération se poursuive et soit renforcée.

La directive proposée contient des règles claires et détaillées sur le contrôle de l'application de la législation afin de garantir que les opérateurs économiques ne contournent pas les obligations qu'elle renferme. La Commission veillera à ce que des mesures appropriées soient en place pour protéger les intérêts financiers de l'Union par des contrôles efficaces et, si des irrégularités, une fraude ou une violation des obligations sont détectées, par leur notification.

La Commission prendra également les mesures appropriées pour protéger la confidentialité des informations obtenues et publiées en application de la présente directive.

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)

- Lignes budgétaires existantes

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro	CD/CND ⁴⁷	de pays AELE ⁴⁸	de pays candidats et pays candidats potentiels ⁴⁹	d'autres pays tiers	autres recettes affectées

⁴⁷ CD = crédits dissociés / CND = crédits non dissociés.

⁴⁸ AELE: Association européenne de libre-échange.

⁴⁹ Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

1	02 10 02	CND	OUI	NON	NON	NON
---	----------	-----	-----	-----	-----	-----

- Nouvelles lignes budgétaires, dont la création est demandée

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro	CD/CND	de pays AELE	de pays candidats et pays candidats potentiels	d'autres pays tiers	autres recettes affectées
	[XX.YY.YY.YY]		OUI/NO N	OUI/NON	OUI/NO N	OUI/NON

3.2. Incidence estimée sur les dépenses

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel	1	Marché unique, innovation et numérique
--	---	--

Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM)			Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028-2034	TOTAL
Titre 1:	Engagements	(1)	0,513	1,881	1,881	14,364	18,639
	Paie­ments	(2)	0,513	1,881	1,881	14,364	18,639
Titre 2:	Engagements	(1a)					
	Paie­ments	(2a)					
Titre 3:	Engagements	(3 a)	6,450	7,050	7,250	46,650	67,400
	Paie­ments	(3b)	6,450	7,050	7,250	46,650	67,400
TOTAL des crédits pour l’AESM	Engagements	=1+1a +3a	6,963	8,931	9,131	61,014	86,039
	Paie­ments	=2+2a +3b	6,963	8,931	9,131	61,014	86,039

L’aperçu de l’incidence budgétaire au-delà du CFP actuel est fourni à titre indicatif, sans préjudice du futur accord sur le CFP.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	7	«Dépenses administratives»
--	----------	----------------------------

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

		Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			TOTAL
DG: <.....>									
• Ressources humaines									
• Autres dépenses administratives									
TOTAL DG <.....>	Crédits								

TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel	(Total engagements = Total paiements)								
--	---------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

		Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028-2034	TOTAL
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 7 du cadre financier pluriannuel	Engagements	6,963	8,931	9,131	61,014	86,039
	Paiements	6,963	8,931	9,131	61,014	86,039

L’aperçu de l’incidence budgétaire au-delà du CFP actuel est fourni à titre indicatif, sans préjudice du futur accord sur le CFP.

3.2.2. Incidence estimée sur les crédits de l’AESM

- ☒ La proposition/l’initiative n’engendre pas l’utilisation de crédits opérationnels
- ☐ La proposition/l’initiative engendre l’utilisation de crédits opérationnels, comme expliqué ci-après:

Montants en Mio EUR (à la 3^e décimale)

Indiquer les objectifs et les réalisations ↓			Année N		Année N+1		Année N+2		Année N+3		Insérer autant d’années que nécessaire, pour refléter la durée de l’incidence (cf. point 1.6)						TOTAL	
	RÉALISATIONS (outputs)																	
	Type ⁵⁰	Coût moyen	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre total	Coût total
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 1 ⁵¹ ...																		
- Réalisation																		
- Réalisation																		
- Réalisation																		
Sous-total objectif spécifique n° 1																		
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 2...																		
- Réalisation																		
Sous-total objectif spécifique n° 2																		
COÛT TOTAL																		

⁵⁰ Les réalisations se réfèrent aux produits et services qui seront fournis (par exemple: nombre d’échanges d’étudiants financés, nombre de km de routes construites).
⁵¹ Tel que décrit dans la partie 1.4.2. «Objectif(s) spécifique(s)…».

Le cas échéant, les montants correspondant à la somme de la contribution de l'Union en faveur de l'Agence et des autres recettes de cette dernière (droits et redevances).

3.2.3. Incidence estimée sur les ressources humaines de l'AESM

3.2.3.1. Synthèse

- ☐ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits de nature administrative.
- ☒ La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:

En Mio EUR (à la 3^e décimale). Le cas échéant, les montants correspondent à la somme de la contribution de l'Union en faveur de l'Agence et des autres recettes de cette dernière (droits et redevances).

	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028-2034	TOTAL
--	---------------	---------------	---------------	--------------------	-------

Agents temporaires (grades AD)	0,428	1,539	1,539	11,97	15,476
Agents temporaires (grades AST)	0,086	0,342	0,342	2,394	3,164
Agents contractuels					
Experts nationaux détachés					

TOTAL	0,514	1,881	1,881	14,364	18,64
--------------	--------------	--------------	--------------	---------------	--------------

L'aperçu de l'incidence budgétaire au-delà du CFP actuel est fourni à titre indicatif, sans préjudice du futur accord sur le CFP. Besoins en personnel (ETP):

	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028-2034	TOTAL
--	---------------	---------------	---------------	--------------------	-------

Agents temporaires (grades AD)	5	9	9	10	10
Agents temporaires (grades AST)	1	2	2	2	2
Agents contractuels					
Experts nationaux détachés					

TOTAL	6	11	11	12	12
--------------	----------	-----------	-----------	-----------	-----------

L'aperçu de l'incidence budgétaire au-delà du CFP actuel est fourni à titre indicatif, sans préjudice du futur accord sur le CFP.

L'AESM entamera la procédure de recrutement dès l'adoption de la proposition. Les coûts sont estimés en partant du principe que les six ETP seront embauchés à compter du 1^{er} juillet 2025. Par conséquent, la première année, les coûts en ressources humaines ne s'élèvent qu'à la moitié.

3.2.3.2. Besoins estimés en ressources humaines pour la DG de tutelle

- ☒ La proposition/l’initiative n’engendre pas l’utilisation de ressources humaines.
- ☐ La proposition/l’initiative engendre l’utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

Estimation à exprimer en valeur entière (ou au plus avec une décimale)

	Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d’années que nécessaire, pour refléter la durée de l’incidence (cf. point 1.6)		
• Emplois du tableau des effectifs (fonctionnaires et agents temporaires)							
20 01 02 01 et 20 01 02 02 (au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)							
20 01 02 03 (en délégation)							
01 01 01 01 (Recherche indirecte)							
10 01 05 01 (Recherche directe)							
• Personnel externe (en équivalents temps plein: ETP)⁵²							
20 02 01 (AC, END, INT de l’enveloppe globale)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT et JPD dans les délégations)							
Ligne(s) budgétaire(s) (préciser) ⁵³	- au siège ⁵⁴						
	- en délégation						
01 01 01 02 (AC, END, INT sur recherche indirecte)							
10 01 05 02 (AC, END, INT sur recherche							

⁵² AC = agent contractuel; AL = agent local; END = expert national détaché; INT = intérimaire; JPD = jeune professionnel en délégation.

⁵³ Sous-plafonds de personnel externe financés sur crédits opérationnels (anciennes lignes «BA»).

⁵⁴ Essentiellement pour les fonds de la politique de cohésion de l’UE, le Fonds européen agricole pour le développement rural (Feader) et le Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l’aquaculture (Feampa).

directe)							
Autres lignes budgétaires (à préciser)							
TOTAL							

Les besoins en ressources humaines seront couverts par les effectifs de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

Description des tâches à effectuer:

Fonctionnaires et agents temporaires	
Personnel externe	

Il convient de faire figurer à l'annexe V, section 3, la description du calcul des coûts pour les équivalents temps plein.

3.2.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*

- ☒ La proposition/l’initiative est compatible avec le cadre financier pluriannuel actuel.
- ☒ La proposition/l’initiative nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée du cadre financier pluriannuel.

Les tâches assignées à l’AESM nécessiteront une reprogrammation de la ligne budgétaire pour la contribution annuelle à l’Agence (02 10 02) au titre du cadre financier pluriannuel actuel. L’augmentation des crédits pour l’AESM sera contrebalancée par une réduction compensatoire des dépenses programmées au titre du MIE Transport (02 03 01) dans le cadre financier pluriannuel actuel. L’aperçu de l’incidence budgétaire au-delà du CFP actuel est fourni à titre indicatif, sans préjudice du futur accord sur le CFP.

- ☐ La proposition/l’initiative nécessite le recours à l’instrument de flexibilité ou la révision du cadre financier pluriannuel⁵⁵.

Expliquez le besoin, en précisant les rubriques et lignes budgétaires concernées et les montants correspondants.

3.2.5. *Participation de tiers au financement*

- La proposition/l’initiative ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties.
- La proposition/l’initiative prévoit un cofinancement estimé ci-après:

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

	Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d’années que nécessaire, pour refléter la durée de l’incidence (cf. point 1.6)			Total
Préciser l’organisme de cofinancement								
TOTAL crédits cofinancés								

⁵⁵ Voir les articles 12 et 13 du règlement (UE, Euratom) n° 2020/2093 du Conseil du 17 décembre 2020 fixant le cadre financier pluriannuel pour la période 2021-2027.

3.3. Incidence estimée sur les recettes

- ☒ La proposition/l'initiative est sans incidence financière sur les recettes.
- ☐ La proposition/l'initiative a une incidence financière décrite ci- après:
 - ☐ sur les ressources propres
 - ☐ sur les autres recettes

veuillez indiquer si les recettes sont affectées à des lignes de dépenses ☐

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Ligne budgétaire de recettes:	Montants inscrits pour l'exercice en cours	Incidence de la proposition/de l'initiative ⁵⁶						
		Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)		
Article								

Pour les recettes diverses qui seront «affectées», préciser la (les) ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s).

--

Préciser la méthode de calcul de l'incidence sur les recettes.

⁵⁶ En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits de douane, cotisations sur le sucre), les montants indiqués doivent être des montants nets, c'est-à-dire des montants bruts après déduction de 20 % de frais de perception.