Parlement européen
2019-2024

Commission de la pêche

2023/0171(COD)

15.11.2023

AVIS

de la commission de la pêche

à l'intention de la commission des transports et du tourisme

sur la 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
(COM(2023)273 – C9-0187/2023 – 2023/0171(COD))

Rapporteure pour avis: Cláudia Monteiro de Aguiar

PA_Legam

JUSTIFICATION SUCCINCTE

La conservation des ressources biologiques de la mer figure au cœur de la politique commune de la pêche, car le secteur de la pêche est victime d'une pollution marine qui comprend, parmi de nombreuses autres sources, les rejets illégaux de substances polluantes dans la mer par les navires.

Par conséquent, la rapporteure se félicite de cette proposition de la Commission qui met à jour la directive 2005/35/CE[1] relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions de pollution.

La rapporteure souligne que la définition de la pollution causée par les navires est exposée dans les annexes I à VI de la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et dans son protocole de 1978 (Marpol 73/78) qui sont juridiquement contraignants pour l'Union européenne. L'application de normes plus élevées garantira des conditions de concurrence équitables pour le secteur du transport maritime, lequel revêt une dimension transnationale ayant des effets positifs sur les écosystèmes marins et, partant, sur la pêche.

La rapporteure se félicite du durcissement des limites d'émission. Elle met toutefois en garde contre le fait que l'intégration de dispositions sur les émissions d'oxyde de soufre et d'oxyde d'azote provenant des gaz d'échappement des navires pourrait avoir une incidence sur la flotte de pêche de l'Union, laquelle se compose principalement de navires vieillissants appartenant à des PME disposant de ressources limitées pour investir dans de nouveaux moteurs à faibles émissions. L'extension du champ d'application de la directive à des substances supplémentaires au titre de Marpol 73/78 devra être pleinement prise en compte dans le Feampa, qui doit prévoir un soutien accru en faveur des moteurs à faibles émissions et du renouvellement des flottes.
La rapporteure invite instamment la Commission à soutenir le renouvellement des flottes par l'intermédiaire du Feampa.

La rapporteure introduit également une nouvelle définition dans le projet et souligne qu'il est nécessaire de faire preuve de vigilance dans les zones où l'activité de pêche est importante, en défendant la double cause de la protection écologique et des moyens de subsistance des communautés de pêcheurs. La rapporteure plaide également en faveur d'une communauté maritime informée, en mettant en avant les besoins en matière d'éducation et de formation.

Enfin, la rapporteure recommande également que l'intégration des retours d'information des communautés de pêcheurs et l'approche collaborative avec les acteurs du secteur maritime mettent en évidence la vision complète de la directive, qui est de parvenir à équilibrer protection écologique et durabilité des communautés de pêcheurs.

En conclusion, en plus de la mise en place de conditions de concurrence équitables entre les flottes des pays tiers opérant dans les eaux de l'Union, la rapporteure espère que la coordination des contrôles par les États membres, les poursuites ainsi que l'application transfrontière seront facilitées, ce qui permettra à terme de réduire la pollution causée par les navires.

[1] JO L 255 du 30.9.2005, p. 11

AMENDEMENTS

La commission de la pêche invite la commission des transports et du tourisme, compétente au fond, à prendre en considération ce qui suit:

Amendement 1

Proposition de directive
Considérant 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(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.	(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. ***À cet égard, il convient de rappeler que l'océan devrait être reconnu au niveau international comme un bien commun mondial et qu'il devrait être protégé à la lumière de son caractère unique et de son interconnexion, ainsi que des services écosystémiques essentiels qu'il fournit, dont les générations actuelles et futures dépendent pour leur survie et leur bien-être.***

Amendement 2

Proposition de directive
Considérant 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(2 bis) La meilleure façon de lutter contre la pollution et les déchets marins est de commencer par faire en sorte que les substances polluantes ne soient pas rejetées dans l'océan. Compte tenu de la forte prévalence des déchets en polystyrène expansé dans l'environnement marin, qui s'explique par le fait que ces produits, en raison de

leur légèreté, s'envolent facilement des navires et finissent dans la mer, les États membres devraient envisager l'élimination progressive des conteneurs et emballages en polystyrène expansé des produits de la pêche, conformément à l'ambition de remplacer les plastiques à usage unique par des solutions de substitution durables bénéfiques pour l'environnement et les pêcheurs.

Amendement 3

Proposition de directive
Considérant 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(2 ter) Il importe également de soutenir les actions visant à récupérer les matériaux et déchets polluants rejetés. Les pêcheurs, les producteurs aquacoles et leurs organisations œuvrent déjà à la collecte des déchets, y compris les engins de pêche abandonnés, perdus ou rejetés en mer qui constituent une menace pour toutes les activités maritimes et tous les écosystèmes marins dans le monde. Ces efforts ne sauraient se concrétiser sans un mécanisme de compensation spécifiquement adapté. Sachant que dans l'Union, on estime que 20 % des engins de pêche sont perdus en mer, ce qui représente près d'un tiers des déchets marins dans les mers européennes[18 bis], et que seulement 1,5 % des engins de pêche usés sont recyclés[18 ter], il est urgent d'améliorer la collecte, le recyclage et la réparation de tous les engins de pêche, de sorte que des mesures d'aide s'imposent. À cet égard, les États membres devraient échanger des bonnes pratiques et rendre compte de leurs différentes actions de valorisation et de prévention des rejets de matériaux et de déchets polluants.

[18 bis] «Circular economy: From

abandoned fishing nets to sustainable clothing» (Économie circulaire: des filets de pêche abandonnés aux vêtements durables), Commission européenne.

[18 ter] «Lost fishing gear: a trap for our ocean» (Engins de pêche perdus – un piège pour l'océan), Commission européenne

Amendement 4

Proposition de directive
Considérant 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(4 bis) La flotte de pêche de l'Union a en moyenne 31,5 ans. Le renouvellement de celle-ci devrait être soutenu par le Feampa (règlement (UE) 2021/1139) afin de contribuer à la mise en œuvre de réglementations environnementales toujours plus strictes, en particulier en ce qui concerne le développement d'une petite pêche côtière durable.

Amendement 5

Proposition de directive
Considérant 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(5 bis) Le règlement (CE) nº 1224/2009 prévoit des obligations en matière de relevés concernant les engins perdus que les États membres doivent transmettre à la Commission. Cette dernière devrait utiliser ces informations déjà reçues lorsqu'elle évalue la mise en œuvre de la directive et l'état de l'Union à cet égard.

Amendement 6

Proposition de directive

Considérant 7 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(7 bis) Le règlement (CE) nº 1224/2009 érige en infraction grave l'élimination illégale d'un engin de pêche ou d'un engin en mer à partir d'un navire de pêche, lorsque certains critères spécifiques sont remplis. Pour de telles infractions, ledit règlement impose aux États membres de prévoir des sanctions administratives ou pénales appropriées qui soient effectives, proportionnées et dissuasives.

Amendement 7

Proposition de directive
Considérant 8

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(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.	(8) Les sanctions administratives introduites par la transposition de la directive 2005/35/CE devraient être sans préjudice de la directive (UE) 2023/xxxx***, avec pour objectif d'harmoniser et de pénaliser de manière proportionnelle les infractions de pollution causée par les navires***. Il convient que les États membres définissent le champ d'application du droit administratif et pénal en ce qui concerne ***ces*** infractions 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.

Amendement 8

Proposition de directive

Considérant 9

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(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'affréteur 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) nº 336/2006 du Parlement européen et du Conseil[25]. 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.	(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 ***fois*** à la compagnie ***responsable*** du navire ***et*** à un ou plusieurs membres d'équipage. Dans ce contexte, on entend par «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, 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) nº 336/2006 du Parlement européen et du Conseil[25]. 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.

[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

[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) nº 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) nº 3051/95 du Conseil (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (JO L 64 du 4.3.2006, p. 1).

modifié.

[25] Règlement (CE) nº 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) nº 3051/95 du Conseil (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (JO L 64 du 4.3.2006, p. 1).

Amendement 9

Proposition de directive
Considérant 10

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(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 devraient être exercées conformément au règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil[26]. Il convient d'avoir recours à la procédure d'examen pour l'adoption de ces actes d'exécution.	(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. ***Les autorités nationales devraient mettre en place un système global et proportionnel de sanctions pour les infractions de pollution causée par les navires qui tienne compte de la taille du navire, de la nature et de la quantité des déchets, ainsi que de la fréquence des infractions, tout en encourageant la responsabilité environnementale et en décourageant la pollution illégale.*** 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 ***de garantir des conditions de concurrence équitables et un large soutien dans les États membres pour les mesures***

	administratives et judiciaires à prendre, il est important d'assurer ***une application aussi uniforme que possible*** des ***sanctions. Afin d'assurer ces*** conditions uniformes d'application des sanctions, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil[26]. Il convient d'avoir recours à la procédure d'examen pour l'adoption de ces actes d'exécution.
[26] Règlement (UE) nº 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).	[26] Règlement (UE) nº 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).

Amendement 10

Proposition de directive
Considérant 12

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(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	(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.	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. ***Les droits des membres d'équipage qui signalent les infractions qu'ils constatent doivent être rigoureusement protégés. Dans ce contexte, les États membres devraient également échanger sur les bonnes pratiques et les mesures prises pour prévenir les déchets marins, y compris les déchets de la pêche, sur la manière dont l'écoconception pourrait être utilisée pour réduire les déchets marins les plus couramment détectés et leur incidence sur l'environnement, et sur les meilleures actions déployées pour récupérer les déchets marins déjà en mer.***

Amendement 11

Proposition de directive
Considérant 12 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(12 bis) Le règlement (UE) 2021/1139 du Parlement européen et du Conseil prévoit la possibilité pour les États membres de soutenir des actions visant à améliorer l'écoconception des engins de pêche ainsi que celles visant à prévenir et récupérer les déchets marins.

Amendement 12

Proposition de directive
Considérant 13

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(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	(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 Conseil[27] («SafeSeaNet») et la base de données sur les inspections créée par la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil («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 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

supplémentaires relevant du champ d'application de la directive 2005/35/CE. Les informations relatives aux rejets réels ou potentiels notifiés par les États membres conformément à la directive 2005/35/CE et à d'autres bases de données de l'Union concernant la sécurité maritime, telles que le système d'échange d'informations maritimes de l'Union établi par la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil[27] («SafeSeaNet») et la base de données sur les inspections créée par la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil***[28]*** («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 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 ***et de manière***

en cas d'infraction à la directive 2005/35/CE.

proportionnée les contrevenants en cas d'infraction à la directive 2005/35/CE.

[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).

[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).

Amendement 13

Proposition de directive
Considérant 14

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(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.	(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. ***Il importe également d'inclure toutes les parties prenantes concernées dans ces***

sous-groupes, y compris le secteur de la pêche.

Amendement 14

Proposition de directive
Considérant 15

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(15) L'Agence européenne pour la sécurité maritime («AESM») instituée par le règlement (UE) xxxx/xxxx[29] devrait fournir à la Commission le soutien nécessaire pour assurer la mise en œuvre de la présente directive.	(15) L'Agence européenne pour la sécurité maritime («AESM») instituée par le règlement (UE) xxxx/xxxx[29] devrait fournir à la Commission le soutien nécessaire pour assurer la mise en œuvre de la présente directive. ***La Commission devrait également utiliser les données rassemblées par l'Agence européenne de contrôle des pêches (AECP), le cas échéant, notamment en ce qui concerne les engins de pêche perdus.***
[29] JO L xxxx.	[29] JO L xxxx.

Amendement 15

Proposition de directive
Considérant 18

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(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 européen et du Conseil[30] a pour objectif de garantir le droit d'accès aux informations environnementales dans les États membres conformément à la	(18) Afin de sensibiliser davantage le public aux rejets polluants provenant des navires***,*** de renforcer la protection de l'environnement***, de contribuer à l'objectif de restauration de la nature et de respecter les engagements du pacte vert pour l'Europe***, 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***. À cette fin, des statistiques devraient être établies sur le nombre de***

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.

[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).

rejets détectés et leur localisation par le système CleanSeaNet, et un rapport annuel contenant les données reçues, le nombre de rejets vérifiés et confirmés, ainsi que le nombre de sanctions administratives et pénales prononcées devrait être publié. La directive 2003/4/CE du Parlement européen et du Conseil[30] 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.

[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).

Amendement 16

Proposition de directive
Considérant 21

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(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.	(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 outre, la directive 2008/56/CE du Parlement européen et du Conseil[34] 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/xxxx[35] fixe des valeurs limites pour le dioxyde d'azote (NO2) résultant des émissions d'oxyde d'azote (NOx). 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 SOx et de NOx, 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 SOx et de NOx 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 nº 5 «Assurer la pollution zéro par la collaboration».

Ces discussions pourraient déboucher sur de nouvelles règles au titre de Marpol 73/78. ***Une révision prochaine de Marpol 73/78 devrait également porter sur la pollution zéro provenant des (micro)plastiques et des substances per- et polyfluoroalkylées (PFAS).*** En outre, la directive 2008/56/CE du Parlement européen et du Conseil[34] 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/xxxx[35] fixe des valeurs limites pour le dioxyde d'azote (NO2) résultant des émissions d'oxyde d'azote (NOx). 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 SOx et de NOx, 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 CO_2,*** de SOx et de NOx 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 nº 5 «Assurer la pollution

zéro par la collaboration».

[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.

[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.

Amendement 17

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – point 2
Directive 2005/35/CE
Article 1 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
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.	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***, de contribuer à l'objectif de restauration de la nature, de respecter les engagements du pacte vert pour l'Europe*** et de renforcer la protection de l'environnement marin contre la pollution par les navires.

Amendement 18

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 3
Directive 2005/35/CE
Article 2 – paragraphe 1 – point 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*

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;	***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***, dans sa version actualisée***;

Amendement 19

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 3
Directive 2005/35/CE
Article 2 – paragraphe 1 – point 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	6 bis. «avarie», un dommage matériel accidentel portant atteinte à la valeur, à l’utilité ou au fonctionnement normal du navire ou de son équipement, et n’incluant pas l’usure courante.

Amendement 20

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – point 4
Directive 2005/35/CE
Article 4 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
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.»;	***2.*** Chaque État membre prend ***toutes*** 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.»;

Amendement 21

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 5

Directive 2005/35/CE
Article 5 – paragraphe 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
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:	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, ***s'il s'agit d'une conséquence directe d'un cas de force majeure, justifié uniquement si des éléments de preuves irréfutables sont fournis ou si toutes les*** conditions suivantes sont remplies:

Justification

Par exemple: les accidents de navigation imprévus, les collisions avec d'autres navires ou les accidents impliquant des obstacles sous-marins, tels que des conteneurs ou des débris immergés, qui endommagent l'équipement d'un navire et entraînent des rejets polluants involontaires. Dans ces cas, la compagnie du navire, le capitaine ou l'équipage peuvent être exonérés de responsabilité s'ils peuvent prouver qu'ils ont pris toutes les précautions raisonnables pour prévenir ou réduire autant que possible le rejet une fois que l'accident s'est produit;

des conditions météorologiques extrêmes et inattendues, une intervention en cas de crise ou d'urgence, etc.

Amendement 22

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 5
Directive 2005/35/CE
Article 5 – paragraphe 1 – point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	b bis) le rejet a été immédiatement signalé aux autorités, après qu'il s'est produit.

Amendement 23

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 5
Directive 2005/35/CE
Article 5 – paragraphe 1 – point b ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	b ter) la compagnie, le capitaine ou l'équipage fournit, à la demande des autorités compétentes, des documents justificatifs ou des registres détaillant les précautions prises pour empêcher ou réduire le rejet.

Amendement 24

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 5
Directive 2005/35/CE
Article 5 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
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.»;	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 ***par négligence***, soit témérairement et en sachant qu'un dommage en résulterait probablement***. Agir contre les règles de sécurité, les bonnes pratiques et ignorer les avertissements, en particulier lorsqu'il est démontré que les risques ont été pris en toute connaissance de cause***.»;

Amendement 25

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 9
Directive 2005/35/CE
Article 8 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 bis. Les États membres sont

encouragés à intégrer des programmes d'éducation et de formation dans le système de sanctions, en veillant à ce que les opérateurs de pêche, les capitaines et les équipages soient informés des bonnes pratiques et de l'importance du respect des règles.

Amendement 26

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 13
Directive 2005/35/CE
Article 8 quinquies – paragraphe 1 – point a bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	a bis) le contenu et la quantité des déchets rejetés, en tant que circonstances aggravantes;

Justification

Les États membres sont encouragés à adapter les sanctions au contenu spécifique des déchets rejetés et à établir une distinction entre les différents types de déchets, de manière à sanctionner plus sévèrement le rejet illégal de matières présentant un risque environnemental accru.

Les États membres devraient établir des fourchettes de sanctions en fonction du volume ou de la quantité de déchets rejetés. Les rejets moindres peuvent être moins sanctionnés, tandis que les rejets plus importants ou plus significatifs donnent lieu à des amendes plus élevées.

Amendement 27

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 13
Directive 2005/35/CE
Article 8 quinquies – paragraphe 1 – point a ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	a ter) les catégories de taille des navires;

Justification

Les États membres sont encouragés à mettre en place une structure de sanctions échelonnées,

dans laquelle les amendes ou les sanctions augmentent en fonction de la taille du navire. Les grands navires peuvent se voir infliger des amendes plus importantes que les petits pour des infractions similaires.

Amendement 28

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 13
Directive 2005/35/CE
Article 8 quinquies – paragraphe 1 – point c

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
c) les dommages causés par le rejet à l'environnement ou à la santé humaine;	c) les dommages causés par le rejet à l'environnement ou à la santé humaine***, l'évaluation des incidences sur l'environnement et le coût de la restauration environnementale***;

Justification

Les États membres sont encouragés à procéder à une évaluation des incidences sur l'environnement de l'infraction, en tenant compte de facteurs tels que la sensibilité des écosystèmes locaux, les dommages éventuels causés à la faune et à la flore sauvages et les dommages causés aux zones côtières, et à adapter ainsi les sanctions en fonction de la gravité des incidences sur l'environnement, en mettant l'accent sur l'atténuation et la restauration des écosystèmes touchés.

Les sanctions devraient couvrir les dépenses nécessaires pour remédier aux dommages causés à l'environnement par le rejet illégal, en veillant à ce que les pollueurs assument la responsabilité financière des efforts de nettoyage et de restauration.

Amendement 29

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 13
Directive 2005/35/CE
Article 8 quinquies – paragraphe 1 – point f bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	f bis) les mesures prises par la personne ou l'entreprise responsable pour informer les autorités compétentes, ou la hiérarchie dans le cas d'un employé d'une entreprise;

Justification

Les États membres peuvent envisager des sanctions réduites pour les personnes qui informent les autorités ou, s'il s'agit d'employés, leurs supérieurs hiérarchiques de l'existence d'une infraction, afin d'équilibrer la responsabilité et la coopération tout en promouvant la responsabilité environnementale. Cela peut encourager l'honnêteté, une allocation efficace des ressources et des efforts de réparation rapides tout en garantissant la justice et l'équité dans le traitement des violations de l'environnement.

Amendement 30

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 13
Directive 2005/35/CE
Article 8 quinquies – paragraphe 1 – point h

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
h) ***toute infraction antérieure commise*** par la personne responsable.	h) ***la quantité et le volume des infractions antérieures commises*** par la personne responsable.

Justification

Les États membres sont encouragés à mettre en œuvre un système qui renforce les sanctions pour les récidivistes. Par exemple, pour chaque infraction subséquente commise par le même navire, la sanction pourrait être multipliée. Il appartient aux États membres de définir des seuils clairs pour le nombre de récidives et de préciser le coefficient multiplicateur à appliquer dans chaque cas. Les États membres devraient envisager de renforcer les sanctions de manière exponentielle pour les récidivistes afin de créer une forte dissuasion à l'encontre des violations persistantes.

Amendement 31

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 13
Directive 2005/35/CE
Article 8 quinquies – paragraphe 1 – point h bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	h bis) l'ampleur des dommages causés par le rejet à la vie marine, y compris les populations halieutiques, et les répercussions qui en résultent sur les activités de pêche et les communautés

côtières.

Amendement 32

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 13
Directive 2005/35/CE
Article 8 quinquies – paragraphe 1 – point h ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	h ter) dans les zones où l'activité de pêche est importante, les États membres sont encouragés à appliquer des mécanismes de surveillance renforcés et à envisager des sanctions plus strictes et dissuasives pour décourager les infractions.

Amendement 33

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 13
Directive 2005/35/CE
Article 8 quinquies – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	1 bis. Les États membres tiennent compte des obligations découlant d'autres actes de l'Union, tel que le règlement (CE) nº 1224/2009 sur le contrôle des pêches, lorsqu'ils mettent en œuvre les obligations prévues au premier paragraphe.

Amendement 34

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 14
Directive 2005/35/CE
Article 10 – paragraphe 1 – point d bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	d bis) veiller à ce que les informations pertinentes, notamment en ce qui concerne les zones dans lesquelles des incidents de pollution causée par les navires se sont produits, soient diffusées aux communautés de pêcheurs en temps utile et de manière compréhensible par les autorités nationales ou locales.

Amendement 35

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 14
Directive 2005/35/CE
Article 10 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	1 bis. Les États membres et la Commission coopèrent pour échanger des informations sur les bonnes pratiques et les mesures prises pour prévenir les déchets marins, y compris les déchets de la pêche, sur la manière dont l'écoconception pourrait être utilisée pour réduire les déchets marins les plus couramment détectés et leur incidence sur l'environnement, et sur les bonnes actions mises en œuvre pour récupérer les déchets marins déjà en mer.

Amendement 36

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 14
Directive 2005/35/CE
Article 10 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
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	2. La Commission organise l'échange d'expériences entre les autorités nationales***, les pêcheurs*** et les experts des États membres, y compris en provenance du

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.»;	secteur privé, de la société civile et des organisations syndicales, ***et les représentants des communautés et des associations de pêcheurs*** 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.»;

Amendement 37

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 15
Directive 2005/35/CE
Article 10 bis – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. Les États membres rendent également compte des mesures prises en matière de prévention et de valorisation des déchets marins, ainsi que des actions visant à remplacer les matériaux contenus dans les engins et les produits utilisés en mer, tels que les conteneurs et les emballages en polystyrène expansé, le cas échéant, en tenant compte des autres obligations en matière de relevés prévues par d'autres actes de l'Union.

Amendement 38

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 15
Directive 2005/35/CE
Article 10 ter – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	1 bis. Ces formations comportent également des modules sur l'impact écologique de la pollution marine consacrés essentiellement aux répercussions sur les populations halieutiques, les zones de reproduction et les régimes migratoires. Des experts du

	secteur de la pêche sont invités à contribuer et à participer à ces sessions de formation en apportant des connaissances directes et un éclairage sur les effets de la pollution sur les activités de pêche et la vie marine. La Commission et les États membres s'efforcent de diffuser les informations et les enseignements pertinents dispensés lors de ces sessions de formation aux communautés de pêcheurs, en veillant à ce que celles-ci soient informées et équipées correctement pour jouer un rôle collaboratif dans la réalisation des objectifs fixés par la présente directive.

Amendement 39

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 15
Directive 2005/35/CE
Article 10 quater – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
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.	1. Sur la base des informations communiquées par les États membres conformément à l'article 10 bis ***ainsi que des informations pertinentes reçues en vertu d'autres actes de l'Union, comme le règlement (CE) nº 1224/2009 en ce qui concerne les engins de pêche perdus***, 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.

Amendement 40

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 15
Directive 2005/35/CE
Article 10 quinquies – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
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/***1937***[40], sur les violations potentielles de la présente directive, et transmet ces signalements à l'État membre ou aux États membres concernés.	1. La Commission met en place***, gère*** et ***met à la disposition du public*** un canal de signalement externe confidentiel en ligne pour la réception des signalements, au sens de la directive (UE) 2019/***40***, sur les violations potentielles de la présente directive, et transmet ces signalements à l'État membre ou aux États membres concernés.
[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).	[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).

Amendement 41

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 15
Directive 2005/35/CE
Article 10 quinquies – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
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.	***2.*** Les États membres veillent à ce que les autorités nationales compétentes qui reçoivent les signalements de violations de la présente directive, transmis par le canal visé au paragraphe 1, ***enquêtent, le cas échéant, donnent suite et*** fournissent un retour d'informations ***rapide*** sur ces signalements et en assurent le suivi conformément à la directive (UE) 2019/1937.

Amendement 42

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 15
Directive 2005/35/CE
Article 10 quinquies – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. Les États membres veillent à ce que les personnes qui signalent des infractions potentielles dans le cadre de la présente directive ne subissent pas de conséquences négatives en matière d'emploi, de harcèlement, de menaces ou de discrimination du fait de leur divulgation. L'identité des lanceurs d'alerte reste confidentielle dans la mesure où la loi le permet. Les lanceurs d'alerte ne sont pas considérés comme responsables de leur divulgation, à condition qu'elle soit faite de bonne foi et sans intention malveillante.

Amendement 43

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – point 18
Directive 2005/35/CE
Article 12 bis – paragraphe 1 – point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	b bis) les informations pertinentes rassemblées en vertu d'autres actes de l'Union, tel que le règlement (CE) nº 1224/2009.

Amendement 44

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – point 18
Directive 2005/35/CE
Article 12 bis – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. La Commission compile aussi les informations soumises par les États membres conformément à l'article 10 bis, paragraphe 2 bis, et évalue la question de savoir si d'autres actions sont nécessaires au niveau de l'Union et présente, le cas échéant, des propositions à cet effet.

ANNEXE: LISTE DES ENTITÉS OU DES PERSONNES AYANT APPORTÉ LEUR CONTRIBUTION AU RAPPORTEUR

La liste qui suit est établie sous la responsabilité exclusive de la rapporteure pour avis. La rapporteure pour avis a reçu des contributions des entités ou personnes suivantes pour l'élaboration de son avis, jusqu'à son adoption en commission.

Entité et/ou personne
Néant

PROCÉDURE DE LA COMMISSION SAISIE POUR AVIS

Titre	Modification de 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
Références	COM(2023)0273 – C9-0187/2023 – 2023/0171(COD)
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	TRAN 10.7.2023
Avis émis par Date de l'annonce en séance	PECH 10.7.2023
Rapporteur(e) pour avis Date de la nomination	Cláudia Monteiro de Aguiar 12.9.2023
Examen en commission	9.10.2023
Date de l'adoption	9.11.2023
Résultat du vote final	+: 21 –: 0 0: 1
Membres présents au moment du vote final	Clara Aguilera, João Albuquerque, Pietro Bartolo, François-Xavier Bellamy, Isabel Carvalhais, Asger Christensen, Rosa D'Amato, Francisco Guerreiro, Anja Haga, Anja Hazekamp, Niclas Herbst, Jan Huitema, Ladislav Ilčić, France Jamet, Predrag Fred Matić, Francisco José Millán Mon, Marc Tarabella, Theodoros Zagorakis
Suppléants présents au moment du vote final	Cláudia Monteiro de Aguiar, Elżbieta Rafalska, Lucia Vuolo
Suppléants (art. 209, par. 7) présents au moment du vote final	Iskra Mihaylova

VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL EN COMMISSION SAISIE POUR AVIS

21	+
ECR	Ladislav Ilčić, Elżbieta Rafalska
NI	Marc Tarabella
PPE	François-Xavier Bellamy, Anja Haga, Niclas Herbst, Francisco José Millán Mon, Cláudia Monteiro de Aguiar, Lucia Vuolo, Theodoros Zagorakis
Renew	Asger Christensen, Jan Huitema, Iskra Mihaylova
S&D	Clara Aguilera, João Albuquerque, Pietro Bartolo, Isabel Carvalhais, Predrag Fred Matić
The Left	Anja Hazekamp
Verts/ALE	Rosa D'Amato, Francisco Guerreiro

0	-

1	0
ID	France Jamet

Légende des signes utilisés:
+ : pour
- : contre
0 : abstention