
**PLAN D'ACTION POUR LA MÉDITERRANÉE (PAM)
CENTRE RÉGIONAL MÉDITERRANÉEN POUR L'INTERVENTION D'URGENCE
CONTRE LA POLLUTION MARINE ACCIDENTELLE (REMPEC)**

Septième réunion du Réseau méditerranéen d'agents
chargés de l'application des lois relatives à la Convention
MARPOL dans le cadre de la Convention de Barcelone
(MENELAS)

REMPEC/WG.64/4
02 octobre 2026
Original : anglais

Lija, Malte, les 2 et 3 novembre 2026

**Point 4 de l'ordre du jour : Lignes directrices visant à assurer la mise en œuvre uniforme et effective du projet de
décision consolidé, tel qu'adapté**

**Projet de lignes directrices visant à assurer la mise en œuvre uniforme et effective du projet de décision consolidé,
tel qu'adapté, dans la région méditerranéenne**

Pour des raisons environnementales et d'économie, le présent document ne sera pas imprimé et sera uniquement disponible au format électronique.
Les délégués sont invités à consulter le document sous sa forme électronique et à limiter les impressions.

Note du Secrétariat

Le présent document fournit des informations sur le projet de lignes directrices pour la mise en œuvre uniforme et effective du projet de décision consolidé sur les critères minimaux, tel qu'adapté, visant à appliquer des critères pour un niveau minimal commun des amendes pour chaque infraction prévue par les annexes de la Convention MARPOL, dans le cadre de la Convention de Barcelone, tel qu'élaboré par le Secrétariat, qui figure dans le document REMPEC/WG.64/INF.5. Il prend également en compte les résultats des travaux menés par le groupe de travail au sein de MENELAS, tels qu'ils figurent dans le document REMPEC/WG.64/INF.3.

Contexte

1 La seizième réunion des correspondants du REMPEC (Malte, 13-15 mai 2025), ayant examiné les travaux entrepris par MENELAS sur les critères possibles et les niveaux minimaux de sanctions applicables aux infractions aux annexes de la Convention MARPOL, a approuvé la poursuite des travaux visant à évaluer la situation actuelle dans la région méditerranéenne en ce qui concerne les systèmes nationaux de sanctions et l'élaboration éventuelle de critères communs et de niveaux minimaux possibles d'amendes pour chaque infraction prévue par les annexes de la Convention MARPOL, conformément au projet de décision consolidé, telle qu'adapté.

2 Dans ce cadre, et pour donner suite aux décisions et aux conclusions de la seizième réunion des correspondants, le REMPEC, en sa qualité de Secrétariat, a commandé une étude détaillée sur les critères possibles et les niveaux minimaux possibles des amendes pour les infractions visées par les annexes de la Convention MARPOL, présentées dans le document REMPEC/WG.64/3, ainsi que l'élaboration de lignes directrices associées pour la mise en œuvre effective et uniforme du projet de décision consolidé, tel qu'adapté, dans la région méditerranéenne (ci-après dénommées « le projet de lignes directrices »).

3 Le projet de lignes directrices est donc conçu comme un instrument de mise en œuvre accompagnant le projet de décision consolidé, tel qu'adapté. Elles n'établissent pas un régime de sanctions distinct et ne se substituent pas à la législation nationale ni aux instruments internationaux applicables. Elles portent à la fois sur les mesures juridiques nécessaires pour garantir que les critères énoncés dans le projet de décision consolidé, tel qu'adapté, soient interprétés de manière cohérente et rendus opérationnels au niveau national, et sur les méthodes techniques par lesquelles une autorité compétente peut détecter, enquêter, quantifier et déterminer une amende administrative dans un cas particulier.

4 Le projet de lignes directrices est de nature recommandatoire. En cas de divergence entre leurs dispositions et le droit constitutionnel ou procédural applicable dans une Partie contractante, le droit national de celle-ci prévaut. Cela n'affecterait aucune obligation contraignante découlant de la Convention MARPOL, de la Convention UNCLOS ou d'autres instruments applicables.

5 Les principaux éléments du projet de lignes directrices sont résumés dans le présent document de travail ; toutefois, il convient de se référer au document REMPEC/WG.64/INF.5 pour le texte intégral et les détails spécifiques.

Objet et champ d'application du projet de lignes directrices

6 Le projet de lignes directrices part du principe que le projet de décision consolidé, tel qu'adapté, s'appliquerait aux infractions à la Convention MARPOL qui, en vertu du droit national, sont passibles d'amendes administratives. Les sanctions pénales, la responsabilité civile et l'indemnisation des dommages causés par la pollution resteraient régies par le droit national et par les conventions pertinentes en matière de responsabilité et d'indemnisation. Le projet de lignes directrices considère donc le niveau minimal commun comme un plancher, et non comme un plafond ou un tarif. Les Parties contractantes conserveraient leur pouvoir discrétionnaire d'infliger des amendes plus élevées ou de maintenir des minima légaux plus élevés.

7 Le projet de lignes directrices situe le cadre régional proposé du projet de décision consolidé, tel qu'adapté, dans le contexte juridique international et régional plus large. Ils font référence à la Convention MARPOL ; à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) ; à la Convention de Barcelone et à son Protocole relatif à la prévention et aux situations d'urgence ; et à la Recommandation 19/14 de la HELCOM existante, qui a inspiré la structure des critères.

8 Pour les Parties contractantes qui sont des États membres de l'UE, le projet de lignes directrices reconnaît les exigences parallèles de la directive 2005/35/CE, telle que modifiée par la directive

(UE) 2024/3101¹, qui doit être transposée d'ici le 6 juillet 2027. Le projet de lignes directrices encourage donc un exercice législatif coordonné afin que les critères régionaux puissent également servir de méthodologie pratique d'étalonnage dans le cadre des sanctions administratives de l'UE, sans redondance ni incohérence.

Mise en œuvre juridique au niveau national

9 Le projet de lignes directrices recommande, dans un premier temps, que chaque Partie contractante désigne ou identifie clairement la ou les autorités compétentes chargées de la détection et de l'enquête, de la détermination et de l'imposition d'amendes administratives, du traitement des objections et des recours, du recouvrement et de l'exécution, ainsi que des échanges avec le REMPEC et les autres Parties contractantes dans les affaires transfrontalières. Une attention particulière devrait également être accordée à la définition des compétences respectives des autorités concernées. La législation nationale devrait fournir une base expresse pour l'action de l'État du pavillon, de l'État du port et de l'État côtier, conformément à la Convention MARPOL et à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM), et recommander des procédures pour la notification rapide par l'État côtier à l'État du pavillon, l'examen de la règle de suspension en vertu de l'article 228 de la Convention UNCLOS et, le cas échéant, l'annulation d'une amende et le remboursement des sommes perçues. Il propose également des garanties pratiques visant à éviter le cumul de sanctions pécuniaires, tout en préservant les attentes légitimes en la matière, notamment en cas de dommages importants causés aux États côtiers.

10 Afin de promouvoir des amendes comparables dans le temps, le projet de lignes directrices propose le droit de tirage spécial (DTS) comme unité de compte. Elles recommandent que la législation nationale fixe une date de conversion clairement définie, généralement celle de la décision imposant l'amende, et que le taux de change du Fonds monétaire international applicable soit celui en vigueur le jour ouvrable précédent. L'utilisation du DTS vise à fournir une référence régionale neutre et est conforme aux conventions établies en matière de responsabilité maritime.

11 Le projet de lignes directrices invite en outre les Parties contractantes à établir, pour chaque infraction, une cartographie permettant de déterminer si leur système national prévoit une procédure administrative, une procédure pénale ou les deux. Lorsque le système juridique national prévoit à la fois une sanction administrative et une sanction pénale pour un même comportement, les dispositions requises par le paragraphe 8.2² du projet de lignes directrices devraient garantir qu'une seule sanction pécuniaire soit finalement infligée pour les mêmes faits et à l'encontre de la même personne, que ce soit en empêchant la seconde procédure, en suspendant l'une des procédures pendant que l'autre est en cours, ou en compensant le montant infligé dans l'une par le montant infligé dans l'autre. Le choix entre ces techniques relève du droit national.

12 L'approche proposée vise à garantir qu'une voie administrative puisse rester disponible lorsque le niveau de preuve requis en matière pénale n'est pas atteint, afin qu'une affaire dont les éléments de preuve sont manifestement moins solides ne soit pas tout simplement abandonnée.

Responsabilité, garanties procédurales et force exécutoire

¹ Directive (UE) 2024/3101 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2024 modifiant la directive 2005/35/CE en ce qui concerne la pollution causée par les navires et l'instauration de sanctions administratives en cas d'infraction.

² Le paragraphe 8.2 du projet de lignes directrices se lit comme suit :

Lorsque les deux voies existent, la législation et les directives en matière de poursuites doivent préciser :

(a) quelle autorité décide de la voie à suivre et selon quels critères (généralement : culpabilité, gravité du préjudice, récidive) ;

(b) la manière dont le principe *ne bis in idem* est respecté : si l'amende administrative empêche des poursuites ultérieures, si les procédures se déroulent parallèlement à la compensation ou si l'une des voies est suspendue ;

(c) que la voie administrative reste disponible lorsque le niveau de preuve requis en matière pénale ne peut être atteint, afin qu'une affaire dont les éléments de preuve sont manifestement moins solides ne soit pas tout simplement abandonnée.

13 Le projet de lignes directrices recommande que la responsabilité d'une personne morale soit liée à la Compagnie au sens du Code international de gestion de la sécurité, et non uniquement au propriétaire enregistré, afin que la responsabilité suive le contrôle opérationnel. Le projet de lignes directrices aborde également la succession d'entreprises, la prise en compte de la capacité financière et le principe selon lequel les ressortissants nationaux et les ressortissants étrangers doivent être traités de manière égale, tant en ce qui concerne le montant de l'amende que la procédure applicable.

14 La récidive est considérée comme une circonstance aggravante importante, sous réserve de garanties clairement définies. La récidive devrait entraîner une amende plus élevée, mais uniquement lorsque cela est juste et clairement établi. L'approche proposée consiste à prendre en considération les antécédents de la compagnie responsable de l'exploitation du navire, plutôt que ceux du seul navire. Une décision prise dans un autre pays ne pourrait être prise en compte que si elle est définitive, concerne la même compagnie et une infraction comparable, ce qui nécessiterait un échange d'informations sur les affaires ayant fait l'objet d'une décision définitive entre les Parties contractantes.

15 Les garanties procédurales constituent un élément central du projet de lignes directrices. Avant qu'une amende ne soit infligée, le contrevenant présumé doit recevoir une notification écrite, les éléments de preuve invoqués et le montant de l'amende proposée ; il doit avoir la possibilité de présenter ses observations et pouvoir bénéficier d'une assistance juridique et, le cas échéant, d'une assistance consulaire. Le projet de lignes directrices fait également référence aux lignes directrices de l'OMI/de l'OIT relatives au traitement juste des gens de mer détenus dans le cadre d'infractions présumées.

16 Il est important de noter que la charge de la preuve du montant quantifié et des faits sous-jacents incomberait toujours à l'autorité compétente. La feuille de calcul, la méthodologie, les données d'entrée, les hypothèses, les facteurs de conversion, la fourchette et le chiffre inférieur devraient être divulgués dans leur intégralité. Ces dispositions visent à garantir la transparence de l'évaluation technique et à assurer sa solidité en cas de contrôle juridictionnel.

17 Le projet de lignes directrices recommande de prévoir une garantie financière, telle qu'une caution, une garantie bancaire ou une lettre d'engagement d'un club de protection et d'indemnisation (P&I), lorsqu'une amende est probable et que le navire serait autrement susceptible de quitter le territoire. Il rappelle le cadre de la libération rapide prévu par la CNUDM (article 226) et encourage l'identification des mécanismes de recouvrement transfrontaliers disponibles. L'échange régional des constatations établies est présenté comme une mesure d'atténuation pratique importante lorsqu'une amende ne peut pas être perçue avant qu'un navire étranger ne quitte la juridiction.

Lignes directrices techniques : détection, preuves et quantification

18 La partie technique du projet de lignes directrices propose une approche par couches de la détection, combinant les services satellitaires, la surveillance aérienne, les systèmes d'aéronefs télépilotes, les renifleurs, l'analyse des SIA et des SIA satellitaires, les informations des enregistreurs des données du voyage, les inspections de contrôle par l'État du port et les rapports de tiers. Un ensemble de preuves solide est proposé, comprenant le rapport régional de détection et d'enquête sur la pollution, des images et des métadonnées géoréférencées, des échantillons accompagnés de registres documentés de la chaîne de traçabilité, des données relatives aux équipements, des bons de livraison de soutes, des récépissés des installations de réception portuaires, des registres, la documentation sur le code ISM pertinente, des déclarations obtenues dans le cadre de garanties de traitement équitable et la feuille de calcul.

19 En ce qui concerne les infractions relatives aux registres, le projet de lignes directrices met l'accent sur le rapprochement plutôt que sur l'inspection du registre de manière isolée. La quantité prévue générée doit être comparée aux quantités conservées à bord, traitées légalement et remises aux installations de réception, en s'appuyant sur les registres spécifiques au navire, lorsqu'ils sont disponibles. Toute estimation fondée sur l'absence de registres ou sur le caractère peu fiable de ceux-ci devrait être clairement identifiée, dûment justifiée sur le plan technique, communiquée et pouvoir faire

l'objet d'une contestation. Le projet de lignes directrices comprend un dossier minimal commun et une liste de contrôle des dossiers afin de faciliter la cohérence des enquêtes et des décisions.

20 La section 16, intitulée « *Principes généraux de quantification et de preuve* », et la section 17, intitulée « *Mesure de la quantité rejetée* », constituent des parties importantes du document, car elles traitent spécifiquement des concepts qui sous-tendent la mesure des quantités de déchets rejetées par les navires pollueurs, en fournissant des unités et des conversions standard, des méthodes de mesure de la quantité rejetée et des méthodologies de calcul du bilan massique, en vue de faciliter la détermination de sanctions proportionnées à l'ampleur de l'infraction.

Dommages, zones sensibles et calcul des amendes

21 Les dommages causés à l'environnement et les risques pour la santé humaine sont considérés comme des circonstances aggravantes, et non comme des conditions préalables à la constatation d'un rejet illicite. Le projet propose d'enregistrer des indicateurs mesurables, lorsqu'ils sont disponibles, tels que le littoral et l'habitat affectés, les fermetures de zones de pêche, d'aquaculture ou de baignade, les pertes d'animaux sauvages, les mesures de la qualité de l'eau, la saison touristique et les efforts de nettoyage.

22 L'ensemble de la mer Méditerranée constitue une zone spéciale MARPOL au sens des annexes I et V et une zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre et de particules au sens de l'annexe VI. En conséquence, le projet de lignes directrices considère ce statut comme intégré dans l'amende de base plutôt que comme un coefficient multiplicateur distinct qui s'appliquerait de manière uniforme dans toute la région. Il ne crée pas de niveaux régionaux de sensibilité.

23 La section 20 du projet de lignes directrices est délibérément réservée à la séquence de calcul qui sera adoptée avec le projet de décision consolidé, tel qu'adapté, et propose également une orientation provisoire spécifique concernant l'avantage économique.

Application spécifique à l'infraction, partage régional et réexamen

24 La dernière partie du projet de lignes directrices traduit la méthodologie générale, telle qu'elle est présentée dans les sections 17 à 20, en un tableau d'application infraction par infraction couvrant les quatorze infractions identifiées dans le projet de décision consolidé, tel qu'adapté, par les annexes I à VI de la Convention MARPOL. Pour chaque infraction, il identifie les éléments à quantifier, les méthodes techniques applicables et les principaux éléments de preuve.

25 Le projet de lignes directrices propose que chaque dossier clos soit enregistré au niveau national et partagé par le biais d'une base de données régionale, sous réserve d'un accès restreint pour les autorités chargées de faire appliquer la loi. Ces informations faciliteraient l'application des dispositions relatives à la récidive et permettraient une évaluation plus fiable de la mise en œuvre au niveau régional.

26 Le projet de lignes directrices propose que les Parties contractantes procèdent à un examen périodique du mécanisme sur la base de l'expérience et des données régionales. L'examen permettrait d'évaluer si les niveaux d'amende en DTS et les taux par unité restent appropriés, si les méthodes d'estimation doivent être mises à jour et si les coûts de référence pour le calcul de l'avantage économique doivent être révisés. Il examinerait également la compatibilité du système régional avec les évolutions du droit de l'Union européenne, afin d'en garantir la cohérence. Enfin, les Parties contractantes décideraient de la fréquence à laquelle cet examen devrait avoir lieu.

27 Le projet de lignes directrices a été diffusé au groupe de travail du MENELAS pour examen, analyse et observations. Les observations reçues des Parties contractantes ont été prises en compte dans le rapport sur les travaux menés par le groupe de travail, tel qu'il figure dans le document REMPEC/WG.64/INF.3, ainsi que dans les révisions indiquées en mode suivi des modifications dans le document REMPEC/WG.64/INF.5

Prochaines étapes

28 Le Secrétariat propose les actions suivantes :

- .1 examiner et commenter, le cas échéant, le contenu et les recommandations du projet de lignes directrices, à lire conjointement avec le projet d'étude détaillé et le projet de décision consolidé, tel qu'adapté, en vue de fournir un outil pratique et juridiquement fondé pour la mise en œuvre uniforme et effective du projet de décision consolidé, tel qu'adapté, dans la région méditerranéenne, une fois celui-ci adopté ;
- .2 examiner, commenter et fournir des orientations, le cas échéant, sur les éléments du projet de lignes directrices qui doivent encore être finalisés. Bien que certains aspects du projet de lignes directrices nécessitant une finalisation dépendent des décisions prises par les Parties contractantes concernant le projet de décision consolidé, tel qu'adapté, le Secrétariat propose, pour examen par la réunion, les trois points prioritaires suivants :
 - .1 la poursuite de l'examen de la section 20 du projet de lignes directrices ;
 - .2 la période de référence applicable en cas de récidive ;
 - .3 la périodicité et les modalités du réexamen permanent.

Mesures que les participants à la réunion sont invités à prendre

29 Les participants de la réunion sont invités à :

- .1 **prendre note** des renseignements fournis dans le présent document ;
- .2 **discuter et examiner** les prochaines étapes, telles que mentionnées au paragraphe 28 ci-dessus ; et
- .3 **formuler les observations** qu'ils jugeront appropriées.
