

RÉVISION DES DIRECTIVES EUROPÉENNES SUR LE TRANSPORT MARITIME : SURFRIDER EUROPE REMET SON LIVRE BLANC À LA COMMISSION EUROPÉENNE

Communiqué de presse 19.05.2023 | **Sous embargo jusqu'au 23 mai, 7h00**

2023 : UN LIVRE BLANC POUR LA SÉCURITÉ MARITIME Vers un paquet Erika IV ?



Alors que la Commission européenne travaille actuellement sur la révision de 5 directives et règlements liées au transport maritime, Surfrider Foundation Europe remet son Livre Blanc pour la sécurité maritime à Adina Valean, Commissaire européenne à la Direction générale de la Mobilité et des Transports. Cette remise intervient à la veille des European Maritime Days.

5 directives à réviser

Annoncées pour être présentées par la Commission européenne au premier semestre 2023, 5 directives et règlements relatifs au transport maritime sont attendues par la Direction générale de la mobilité et des transports. 3 d'entre elles ont été adoptées à la suite de l'accident du navire Erika au large de la Bretagne (France) : **Directive sur l'État du pavillon, Directive sur le contrôle de l'État du port, Directive Enquête après accident**. Ces 3 dernières ont été adoptées en avril 2009, et connues sous le nom de paquet **Erika III**.

2 autres textes sont également sur la table : La **Directive sur la pollution causée par les navires**, adoptée en 2005, et le **Règlement relatif au mandat de l'EMSA (Agence Européenne pour la Sécurité Maritime)**.

Un moment décisif pour renforcer la sécurité maritime

Si certains textes ont été révisés à la marge, aucun n'a jamais été entièrement amélioré.

Pour Surfrider Foundation Europe, qui suit les questions de pollution liées au transport maritime depuis plus de 20 ans, il s'agit d'une formidable opportunité pour améliorer la législation sur le transport de marchandises : 90% des produits manufacturés sont transportés par bateau. Les sources de pollution sont donc multiples : marées noires/pollution pétrolière, impacts écologiques du transport maritime, dégazages, rejets d'eaux de ballast, pollution domestique ou atmosphérique, pollution sonore, introduction d'espèces invasives, ou encore pollution due au démantèlement des navires.

Surfrider remet son livre blanc à Adina Valean, Commissaire européenne aux transports

Afin d'aider la Commission européenne à aborder efficacement les questions clés et à présenter un texte adapté aux défis à relever en 2023, Surfrider Foundation Europe soumet virtuellement son livre blanc sur la sécurité maritime à Adina Valean, commissaire européenne déléguée à la direction générale de la mobilité et des transports.

A travers un tweet qui sera posté le 23 mai, à la veille des [European Maritime Days qui se tiendront à Brest \(France\) les 24 et 25 mai](#), l'ONG a aussi développé [la certification Green Marine Europe](#) appelle à des mesures fortes sur 5 sujets identifiés comme prioritaires.

5 thèmes ciblés

Perte de conteneurs en mer

Surfrider Europe invite le législateur à saisir l'opportunité de ces nouvelles normes pour le transport maritime et à intégrer de nouvelles mesures relatives à la transparence, la traçabilité, la prévention et la remédiation de ces pollutions.

Surfrider Europe demande :

- **L'instauration d'un seuil de tolérance relatif au poids des conteneurs**
- **Un standard de qualité pour les conteneurs, pour leur empilement et leur arrimage**
- **D'identifier les conteneurs de pellets de plastique comme transportant des matières dangereuses**
- **De rendre le reporting des pertes de conteneurs transparent**
- **De prévenir les risques de perte de conteneurs liés aux navires affrétés**
- **De clarifier le statut juridique des conteneurs perdus en mer.**

L'utilisation de scrubbers à boucle ouverte

De nombreux rapports (par exemple, le rapport du Conseil international pour l'exploitation de la mer sur les eaux de rejet des laveurs, publié en 2020) révèlent la toxicité des eaux rejetées en mer par les dispositifs en boucle ouverte sur la biodiversité marine.

Surfrider Europe demande :

- **de compléter la directive 2009/16/CE sur le contrôle par l'État du port, en y ajoutant une interdiction d'accès pour les navires utilisant des scrubbers à boucle ouverte.**
- **L'extension du champ d'application de la directive 2005/35 à la question des scrubbers boucle ouverte.**

Bruit sous-marin

Les sources d'émissions sonores sous-marines peuvent avoir diverses origines. Elles sont liées aux activités de forage en mer, mais aussi aux activités de transport maritime. Ce bruit d'origine anthropique présente plusieurs risques pour les espèces marines : mortalité importante, perturbation des écosystèmes marins et masquage des communications entre membres d'un même groupe.

Surfrider Europe demande de :

- **Définir le bruit sous-marin comme une pollution et l'inclure, à ce titre, dans la directive 2005/3**
- **Définir le bruit sous-marin comme une pollution et l'inclure, à ce titre, dans la directive 2008/99**
- **Renforcer le contrôle par l'État du port pour inclure des mesures de réduction du bruit.**

Collisions entre les cétacés et les navires

L'impact du bruit sous-marin est directement lié à un autre risque lié au transport maritime : les collisions entre les cétacés et les navires. Si le bruit affecte toutes les espèces, l'impact du bruit est plus important dans les zones où la présence de cétacés est significative. En effet, ces deux aspects peuvent, dans une certaine mesure, faire l'objet de mesures législatives concordantes, ce que Surfrider Europe soutient fortement.

Surfrider Europe demande :

- **L'intégration des collisions entre les cétacés et les navires dans la directive 2009/18**

Normalisation d'un pavillon européen

Tous les impacts du transport maritime mentionnés ci-dessus peuvent être évités grâce à une législation efficace des États du pavillon sous lesquels les navires sont enregistrés.

Dans cette optique, Surfrider Europe demande de :

- **Lutter contre les pavillons de complaisance**
- **Prévoir des obligations fortes en matière de prévention des pollutions marines pour tous les navires battant pavillon européen**

[Cliquez ici pour accéder au livre blanc complet](#)

Perte de conteneurs : des doutes subsistent sur une réelle volonté d'amélioration

D'après nos informations, la Commission européenne devrait veiller à l'incorporation de la convention internationale MARPOL dans la directive révisée sur les enquêtes sur les accidents. Cependant, ces mesures n'incluent aucune disposition forte traitant spécifiquement de la question de la perte de conteneurs. Surfrider Europe s'inquiète vivement de cette situation, car il n'existe actuellement aucune réglementation solide pour lutter contre ce type de pollution. La réglementation européenne existante exige seulement des

propriétaires de navires naufragés ou accidentés qu'ils déclarent les pertes de conteneurs.

Surfrider Europe suivra de près le projet de ces législations afin d'en évaluer l'efficacité.

[Cliquez ici pour accéder au livre blanc complet](#)

Nous restons à la disposition des journalistes pour toute demande d'information ou d'interview.

À propos de Surfrider Foundation Europe

Surfrider Foundation Europe est une association à but non lucratif, dédiée à la protection, la sauvegarde, la mise en valeur et la gestion durable de l'océan, du littoral, des vagues et des plages du monde, pour tous ceux qui en jouissent. Créée en 1990 en Europe (Biarritz) par des surfeurs, l'ONG est présente dans 12 pays européens. Depuis plus de 30 ans, Surfrider est active dans trois domaines d'expertise : les déchets marins, la qualité de l'eau et le climat.

En savoir plus sur l'association sur <https://surfrider.eu/> ou [via cette vidéo](#)

CONTACT :

Lionel Cheylus | Responsable Relations Médias | + 33 6 08 10 58 02

| lcheylus@surfrider.eu

Manon Claire | Assistante relations médias | presse@surfrider.eu



SURFRIDER FOUNDATION EUROPE

www.surfrider.eu



La campagne "Break the plastic wave" de Surfrider Foundation Europe est soutenue par le programme LIFE mis en place par la Commission européenne. Le soutien de la Commission européenne à la réalisation de cette publication ne constitue pas une approbation de son contenu, qui n'engage que ses auteurs, et la Commission ne peut être tenue pour responsable de l'usage qui pourrait être fait des informations qu'elle contient.