

# PRÉSENTATION DE LA RÉVISION DES DIRECTIVES EUROPÉENNES SUR LE TRANSPORT MARITIME : LA RÉACTION DE SURFRIDER FOUNDATION EUROPE

Communiqué de presse 06.06.2023 | Pour diffusion immédiate

Jeudi 1<sup>er</sup> juin, [la Commission Européenne a présenté la révision de 5 directives](#). L'objectif ? « Moderniser les règles de l'Union Européenne en matière de sécurité et d'éviter la pollution par les navires ». Surfrider Foundation Europe, ONG de protection de l'Océan qui suit l'impact du transport maritime, souhaite réagir aux propositions de textes.

## 5 textes proposés

Comme espéré par Surfrider Foundation Europe, ce sont 5 textes qui ont été révisés en une seule fois : **Directive sur l'État du pavillon** 2009/21/EC, **Directive sur le contrôle de l'État du port** 2009/16/EC, **Directive Enquête après accident**. 2009/18/EC. Ces 3 dernières avaient été adoptées en avril 2009, et connues sous le nom de paquet **Erika III**.

2 révisions ont également été présentées : La **Directive sur la pollution causée par les navires** 2005/35/EC, et le **Règlement relatif au mandat de l'EMSA (Agence Européenne pour la Sécurité Maritime)** 1406/2002.

## Les recommandations de Surfrider Foundation Europe peu suivies

C'est en prévision de la révision de ces textes que, le 23 mai dernier, Surfrider Foundation Europe [avait virtuellement soumis son livre blanc sur la sécurité maritime à Adina Valean](#), commissaire européenne déléguée à la direction générale de la mobilité et des transports.

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

Surfrider Foundation Europe espérait des mesures fortes et ambitieuses permettant à l'Europe d'être un précurseur dans l'adoption de textes internationaux. **Il n'en est rien**, ce que déplore l'ONG qui se bat depuis plus de 20 ans pour faire du transport maritime une industrie plus respectueuse de l'Océan, notamment sur les sujets de perte de conteneurs en mer.

## Directive sur la pollution par les navires : un changement de titre inquiétant

Dans la présentation de la **révision de la directive 2005/35/EC**, l'Union Européenne explique vouloir changer le nom de la directive « en ajoutant l'élément "l'application des normes internationales". Ce changement vise à clarifier le fait que **l'objet de la directive n'est pas l'introduction de nouvelles normes de fond pour la pollution causée par les navires**, mais la transposition et l'application de normes internationales déjà adoptées. »

Pour Surfrider Foundation Europe qui a toujours poussé la Commission Européenne à adopter des législations plus ambitieuses, c'est un très mauvais choix qui ne permettra pas d'avoir une politique volontariste pour mettre fin aux pollutions des navires.

Cette directive se contentera donc d'être une transposition des conventions internationales MARPOL, sans y apporter **aucune ambition supplémentaire**.

C'est un vrai coup dur pour Surfrider Foundation Europe, qui porte des revendications précises notamment sur des mesures de préventions et de déclarations obligatoires lors de perte de conteneurs en mer ou sur la prévention du bruit sous-marin.

Pour l'ONG, **la Commission Européenne perd une occasion très importante de mettre fin à ces pollutions très nuisibles pour l'Océan et pour la biodiversité**.

Surfrider Foundation Europe déplore aussi le temps perdu en n'incluant **pas de clauses qui permettraient que tout changement de réglementations MARPOL soit automatiquement transposée dans la directive 2005/35/EC**. A chaque nouvelle réglementation internationale, il faudra repasser par un mécanisme de transposition en droit européen, faisant ainsi encore perdre un temps considérable.

## Directive Etat du pavillon : un rendez-vous manqué pour une meilleure sécurité environnementale

Surfrider Foundation Europe note une **amélioration sur l'aspect des contrôles**. L'ONG juge les critères d'inspection plus pragmatiques : ils devraient permettre une **meilleure surveillance des navires les plus dangereux**. Le partage des données électroniques devrait être amélioré : c'est une bonne chose.

Cependant, Surfrider Foundation Europe regrette profondément que la proposition de révision de cette directive 2009/21/EC **n'oblige pas les Etats du pavillon membres de l'Union Européenne à respecter un certain nombre de standards**. Surfrider Foundation Europe aurait notamment souhaité que la directive oblige les Etats à intégrer davantage d'informations sur l'état des navires, leur navigabilité ou encore la formation des équipages afin de prévenir au mieux les risques de pollutions marines issues du transport maritime. Or aucune mesure ne figure dans le texte. Cela signifie que des Etats comme Malte et Chypre par exemple pourront **continuer à ne pas ratifier certaines conventions et être des pavillons non optimaux en termes de sécurité environnementale**.

## Directive relative au contrôle par l'Etat du port : des ajouts bénéfiques

Surfrider Foundation Europe se réjouit que les **conventions BWM et de Nairobi**, qui concernent respectivement les eaux de ballast et l'enlèvement des épaves, sont **ajoutées au scope du contrôle par l'Etat du port** (article 1). Cela ne faisait pas partie des demandes expresses de l'ONG, mais **toute extension du contrôle par l'Etat du port est une bonne chose**, car cela permet de refuser les navires qui ne respectent pas les standards de ces conventions, même s'ils battent pavillon d'un Etat non-membre de l'Union.

Surfrider Foundation Europe aurait néanmoins souhaité que le **démantèlement des navires soit inclus** dans ce contrôle par l'Etat du port, le règlement démantèlement (1257/2013) étant également sur la table des révisions pour bientôt (Surfrider Foundation Europe a répondu à la consultation publique à ce sujet).

Surfrider Foundation Europe est aussi satisfait que ses critères de priorisation des navires à inspecter aient été légèrement modifiés dans l'article 6 de la proposition, permettant ainsi l'inspection des navires réputés les plus dangereux.

## Directive enquête en cas d'accident maritime :

Si Surfrider Foundation Europe déplore qu'il n'y ait pas de mesures concernant la perte de conteneurs ou les collisions entre cétacés et navires, elle note que cette directive est **plutôt un texte d'harmonisation des procédures d'enquête qu'un texte environnemental à proprement parler**.

En revanche Surfrider Foundation Europe souhaite s'attarder sur un point spécifique : la proposition de révision vise à insérer un amendement à l'article 1 ; *« Investigations pursuant to this Directive shall not have the aim of determining liability or apportioning blame. However, Member States shall ensure that the marine safety investigation Authority (hereinafter referred to as the 'investigation authority') does not refrain from fully reporting the causes of a marine casualty or incident because fault or liability may be inferred from the findings.' »*.

En d'autres termes, les rapports d'enquête, tels que ceux du BEA Mer, ne devront plus orienter les possibles poursuites judiciaires. Pour Surfrider Foundation Europe, c'est un **signal inquiétant** car ces rapports sont utiles pour la mise en lumière de la responsabilité d'un armateur en cas de pollution marine.

## Règlement mandat de l'EMSA (AESM) : ajout de missions environnementales

Surfrider Foundation Europe note une avancée qui témoigne d'une **certaine volonté de lutter contre les pollutions** : via la révision des articles 2, 5 et 6, l'EMSA se voit explicitement doté d'une mission environnementale, ce que Surfrider Foundation Europe estime être un véritable atout pour permettre une lutte efficace contre les pollutions marines.

## Surfrider Foundation Europe exprime son mécontentement sur la perte de conteneurs

La perte de conteneurs en mer est un enjeu particulièrement crucial : aujourd'hui la législation Européenne n'oblige la déclaration de perte de conteneurs qu'en cas de naufrage d'un navire ou d'un accident. Pour Surfrider Foundation Europe, c'est donc une occasion manquée pour une meilleure prise en compte de ces pertes. C'est pourquoi l'ONG de protection de l'Océan exprime son mécontentement sur twitter auprès de la commissaire européenne qui aurait pu saisir cette chance d'aller plus loin. La communauté de Surfrider en Europe est invitée à relayer ce mécontentement.



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](mailto:lcheylus@surfrider.eu)

Manon Claire | Assistante relations médias | [presse@surfrider.eu](mailto:presse@surfrider.eu)



**SURFRIDER FOUNDATION EUROPE**

[www.surfrider.eu](http://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.