

# 2023 : UN LIVRE BLANC POUR LA SÉCURITÉ MARITIME

Vers un paquet Erika IV ?



**SURFRIDER**  
FOUNDATION

# SURFRIDER FOUNDATION EUROPE: ONG SPÉCIALISÉE DEPUIS PLUS DE 15 ANS DANS LA RÉDUCTION DES POLLUTIONS LIÉES AU TRANSPORT MARITIME

Surfrider Foundation Europe est une association à but non lucratif, ayant pour but la défense, la sauvegarde, la mise en valeur et la gestion durable de l'océan, du littoral, des vagues et de la population qui en jouit. Créée en 1990 en Europe (Biarritz) à l'initiative de surfeurs, elle est présente dans 12 pays européens. Depuis plus de 30 ans, Surfrider est active dans [trois domaines d'expertise](#) : les déchets en mer, la qualité de l'eau et le changement climatique.

Suite au naufrage du navire pétrolier *Prestige*, Surfrider Europe s'est spécialisé dans la lutte contre les pollutions liées au transport maritime. Depuis maintenant plus de 15 ans, Surfrider protège les littoraux européens grâce à un **programme de prévention des pollutions accidentelles**. Surfrider est un **appui aux décideurs publics** et développe également une stratégie contentieuse contre les rejets volontaires de substances polluantes par les navires qu'il s'agisse d'hydrocarbures ou d'émissions de soufre (1).

Aux niveaux international et européen, de nombreuses législations ont été adoptées pour sécuriser le transport maritime, mais elles sont encore trop souvent le fruit d'une réaction post-catastrophe écologique. Ce fut le cas des différents Paquets législatifs I, II et III, dont la dernière révision date de 2009.

Les 22 et 23 novembre 2012, à l'occasion du 10ème anniversaire du naufrage du *Prestige*, Surfrider a organisé une Conférence transfrontalière relative à la sécurité maritime. Des collectivités locales victimes de ces pollutions, des experts scientifiques et juridiques ainsi que des ONG ont eu l'occasion d'apporter un éclairage sur ce sujet.

Cet événement a constitué l'une des premières étapes de réflexion sur l'opportunité de porter au niveau européen un nouveau paquet législatif relatif à la sécurité maritime. Dans la lignée de ce dialogue, Surfrider a publié en 2013 un Livre blanc pour la sécurité maritime (2).

**2023 : UN LIVRE BLANC POUR LA  
SECURITE MARITIME | VERS UN  
PAQUET ERIKA IV?**



Surfrider participe à l'élaboration de la norme internationale auprès de l'Organisation Maritime Internationale, en particulier les comités environnementaux dits MEPC et sur les conteneurs dits CCC. A l'échelle communautaire, Surfrider fait notamment partie du groupe d'experts European Sustainable Shipping Forum.

Soucieux d'un Océan préservé et d'**accompagner le secteur du transport maritime dans une démarche de progrès continue dans leur performance environnementale**, Surfrider coordonne et développe le programme Green Marine Europe depuis 2019. Green Marine Europe est une certification environnementale qui engage et valorise les armateurs européens. Elle fournit une feuille de route d'amélioration de 8 indicateurs environnementaux qui vont au-delà de la législation européenne et internationale existante. Les critères de certification, co-construits avec l'ensemble des parties prenantes du monde maritime, couvrent l'ensemble des impacts maritimes de cette activité. Sont ainsi pris en compte les émissions atmosphériques de carbone, de soufre et d'azote des navires, les rejets huileux, les espèces invasives, le démantèlement des navires ou encore le bruit sous-marin. Ces critères sont des engagements volontaires acceptables et atteignables pour les armateurs. Ils sont dès lors autant de sources d'inspiration en vue de la révision d'un standard législatif européen tel que le paquet Erika III ou la réglementation relatives aux sources de pollutions à réviser en 2023.

Fort de ces diverses expériences, et avec une connaissance approfondie des enjeux, Surfrider, 10 ans après, propose une nouvelle version de ce Livre blanc pour éclairer les futurs débats européens. Nous identifions 4 points d'amélioration :

- **Les pertes de conteneurs en mer**
- **Les rejets des scrubbers boucle ouverte**
- **L'impact du bruit sous-marin et les collisions avec les cétacés**
- **L'harmonisation d'un pavillon européen**

# TRANSPORT MARITIME : LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET SANITAIRES

Près de 90% des marchandises mondiales sont transportées par voie maritime, aussi **l'impact environnemental de cette activité est un enjeu sociétal majeur**. Plusieurs défis sont à relever.

Le dommage écologique lié aux pollutions par hydrocarbures est le défi historique du transport maritime. Mises tristement en lumière par les naufrages de l'Amoco Cadiz (1973), de l'Erika (1999) et du Prestige (2002), ces marées noires ont causé des dommages considérables sur les côtes françaises et espagnoles : plages souillées, oiseaux mazoutés et risques sanitaires importants pour les populations littorales. Ce défi reste encore trop souvent d'actualité.

D'autres cas de pollution par hydrocarbures impliquent des navires qui ne transportent pas de pétrole : dans ces accidents, ce sont les hydrocarbures utilisés à des fins de propulsion qui sont déversés. Surfrider suggère l'usage des alternatives durables à l'utilisation du fioul lourd, qui est encore le carburant le plus utilisé dans le transport maritime mondial (3) ainsi que la ratification de la Convention bunker sur les hydrocarbures de soute.

Ces alternatives au fioul viennent pallier partiellement un autre des risques d'impacts liés au transport maritime : les émissions atmosphériques. Les émissions du transport maritime représentent plus de 3% des émissions globales de gaz à effets de serre (4). Parmi ces émissions, le soufre et l'azote sont réglementées contrairement au méthane. Pour réduire leurs émissions atmosphériques, certains armateurs recourent à l'utilisation de dispositifs d'épuration à bord des navires dits scrubbers. Ces dispositifs selon leur usage peuvent se révéler être seulement un moyen de déplacer l'impact, ce qui n'est pas acceptable.



La **biodiversité marine** peut également être impactée par cette activité. Les **espèces invasives**, en particulier, sont transportées par les navires sur leur coque, par le biofouling, ou dans leurs eaux de ballast d'un océan à l'autre. Le risque de **collisions entre cétacés et navires**, ainsi que l'impact du **bruit sous-marin**, encore mal reconnu, sur les mammifères marins, sont également de nouveaux risques à prendre en compte.

Enfin, certains risques de pollution du transport maritime sont liés à l'**activité des porte-conteneurs**. Pollutions en surface et au fond de l'océan liées à une cargaison dangereuse, échouages des conteneurs sur les littoraux, dérive en mer de conteneurs entraînant une sur accidentologie avec d'autres navires cargo ou de course sont autant d'enjeux à considérer. Quelques exemples récents et moins récents illustrent ce propos : les derniers importants en date sont ceux du MSC Zoé (270 conteneurs perdus en 2019) et du One Apus (1816 conteneurs perdus en 2020). En février 2020 la perte d'un seul conteneur de microbilles transporté par le MV trans carrier a pollué près de 700 localités<sup>9</sup>. Ce n'est pas un cas isolé, comme en témoignent les déversements des conteneurs du Xpress Pearl en juin 2021 au Sri Lanka. Mais surtout, force est de constater qu'un conteneur en mer est un conteneur de trop. Aussi nous faisons des propositions de prévention à la source de cette pollution.



# CHAPITRE 1:

## LA PERTE DE CONTENEURS, UN ENJEU INCONTOURNABLE DU NOUVEAU PAQUET LÉGISLATIF EUROPÉEN



Au plan international, seule la Convention Internationale sur la Sécurité des Conteneurs (CSC) adoptée à Genève en 1972, encadre le trafic par conteneurisation sans pour autant apporter les garanties nécessaires à une prévention de la pollution.

En 2020, l'Etat du Vanuatu adresse une soumission à l'OMI (5) qui fait référence aux travaux de Surfrider Foundation Europe et lui demande de prendre des mesures a minima de signalement. CCC 8/11/1 "Standardized procedure for reporting the loss of containers" Cette soumission a reçu ensuite le soutien de l'UE, et le sujet a été mis à l'agenda.

En septembre 2022, le sous-comité CCC de l'OMI, en charge du sujet conteneurs, a enfin proposé des amendements aux conventions MARPOL et SOLAS sur l'obligation de signalement immédiat des conteneurs perdus en mer. Ces travaux aboutiront notamment à une circulaire du CCC en 2023.

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

### Instaurer un seuil de tolérance relatif au poids des conteneurs

La planification de chargement, c'est à dire la déclaration de répartition des conteneurs sur le navire ou ship planning, est une prescription qui figure dans la convention SOLAS. Depuis 2014, elle oblige le chargeur à procéder à une **pesée préalable des conteneurs pleins** avant chargement et à déclarer la masse brute de la cargaison d'un conteneur. Le critère de poids guide le plan d'arrimage à bord et prévient les risques de chute. Cependant en cas de déclaration erronée il n'y a pas de sanction ce qui réduit inéluctablement l'effectivité de cette norme.

Si elle repose sur des données faussées, la **déclaration peut contribuer à causer la perte de conteneurs**, un déséquilibre des piles de conteneurs, ou encore à placer à proximité des produits dangereux ou inflammables. Ces pratiques sont à l'origine de nombreux incidents et pertes de conteneurs mais aussi d'incendies et de dommages matériels. A cet égard, le rapport de l'accident du YM Efficiency, qui a perdu plus de 80 conteneurs en 2018, précise que la catastrophe aurait pu être évitée si le ship planning avait été correctement respecté.

**Proposition n°1 :** Surfrider invite à une pleine transparence et conformité au « ship planning » tant du point de vue du poids que du contenu dûment enregistré notamment pour les substances dangereuses. Un point de départ serait son contrôle et sanction dans le cadre du contrôle de l'Etat du port prévu à la directive 2009/16 dès lors qu'une tolérance de 2% du poids de chargement serait dépassée. Sur cette base, la responsabilité du chargeur pourrait être engagée.

### Exiger un standard de qualité pour les conteneurs, le gerbage et leur système d'arrimage

**Proposition n°2 :** Surfrider invite l'Union Européenne à adopter un standard élevé de qualité des conteneurs et notamment de leurs systèmes d'arrimage. Les conteneurs équipés de twistlocks défectueux parfois identifiés comme des causes d'accidentologie devraient être exclus du trafic maritime dans un souci de prévention. Le respect de ce principe pourrait être inclus dans le contrôle de l'Etat du port de la directive 2009/16.

### Identifier les conteneurs de pellets comme transportant des matières dangereuses

La partie 3 du Code IMDG, annexé à la Convention SOLAS, prévoit des normes spéciales de conteneurisation pour les substances classées comme dangereuses. Les microbilles de plastique (pellets ou nurdles) ainsi transportées par des conteneurs perdus en mer et retrouvées massivement sur les plages doivent rentrer dans cette catégorie du fait de leur impact grave et irréversible sur le milieu et la biodiversité.

**Proposition n°3 :** Surfrider invite l'Union Européenne à soutenir la classification des pellets comme matière dangereuse dans le cadre des négociations des MEPC de l'OMI, au sein du Code IMDG et de l'annexe III de la Convention MARPOL. Aussi une appréhension dynamique des annexes MARPOL permettra d'élargir le champ de la directive 2005/35 à la problématique des pellets perdus par conteneurs.

### **Rendre le reporting des pertes de conteneurs transparent**

En droit européen, l'article 17 de la directive 2002/59 relative au système communautaire de suivi du trafic maritime invitait au signalement des accidents et incidents, pour identifier les conteneurs dérivants. S'il faisait lors de son adoption figure de précurseur force est de constater que ce dispositif reste limité et inopérant pour évaluer en toute transparence les quantités de pertes et leurs impacts. Surfrider a tenté, en 2019 (6), de quantifier cette pollution, sans succès, faute de données disponibles et pleinement transparentes.

**Proposition n°4 :** Surfrider invite l'Union Européenne à compléter et approfondir le dispositif de reporting de la directive relative au suivi du trafic maritime 2009/17 en faisant un « MRV de la perte de conteneur » accessible en ligne et faisant cas de toute type de perte identifiée. Ces déclarations pourraient s'appuyer sur des comparatifs de ship planning ou dossier transmis aux assurances. Il pourrait inspirer la création d'une base de données internationale.

### **Prévenir les risques de pertes de conteneurs en lien avec les navires affrétés**

Les cas de pertes totales ou élevées proviennent souvent de navires cargos, qui ont été construits il y a plus de 20 ans. L'état de ces navires ou leur *jumboisation* pose problème, avec des naufrages récurrents du fait du mauvais état de navigabilité, ou d'une structure fragilisée du navire.

**Proposition n°5 :** Surfrider plébiscite l'instauration de règles interdisant à des navires de plus de 20 ans transportant des conteneurs, de circuler dans les eaux européennes. Surfrider recommande d'adopter un calendrier de phase out des navires les plus anciens comme cela avait pu être fait pour l'éviction des navires à simple coque dans le paquet Erika I.

**Proposition n°6 :** Surfrider suggère vivement que la notion de navire ayant un profil à risque élevé, tel que pris en référence à l'article 14 de la directive relative au contrôle de l'Etat du port, intègre dans sa mise en œuvre des éléments en lien avec les conteneurs. Il faut par exemple que le fait qu'un *sister ship* aurait pu connaître un accident ou naufrage entraînant une perte de conteneur et tout autre élément en corrélation avec le risque avéré ou potentiel de perte de conteneur soit pris en compte.



## Exiger un standard de qualité pour les conteneurs, le gerbage et leur système d'arrimage

**Proposition n°7 :** Surfrider préconise la mise en place d'une traçabilité permanente des conteneurs sur toute la chaîne logistique. Les conteneurs pourraient être équipés d'une signalétique visuelle (coloris réfléchissants par type de marchandises) pour éviter les collisions et faciliter les recherches. Le système de notification obligatoire de transport de matières dangereuses, pourrait être complété par la mise en place un système éco conçu de balises étanches et résistantes à la pression. Ces données seraient partagées et conservées et transmises à l'équipage, au chargeur, au contrôle de l'Etat du port lors des escales ainsi qu'à l'Agence de Sécurité Maritime Européenne ou encore aux organisateurs de courses au large. L'ensemble de ce dispositif pourrait être intégré dans une modification de la directive 2009/17 relative au suivi du trafic.

## Clarifier le statut juridique des conteneurs perdus en mer

Entre 5000 et 15 000 conteneurs sont estimés perdus en mer chaque année. Or, ces derniers ne bénéficient pas d'un statut juridique spécifique. La **création d'un statut juridique** pour les conteneurs apparaît pourtant comme le point de départ pour une meilleure gestion de la problématique. Surfrider estime donc qu'il est important qu'une réflexion soit engagée à ce propos tant au niveau international qu'europpéen pour caractériser la nature des conteneurs et ainsi distinguer les acteurs responsables de leur gestion et de l'éventuelle dépollution.

La littérature questionne la nature du conteneur en le qualifiant tantôt de déchet tantôt d'épave. La Convention de Nairobi, sur l'enlèvement des épaves, inclue les conteneurs perdus en mer dans son champ d'application, mais ne s'applique que dans les zones économiques exclusives des Etats parties. Elle a par ailleurs été transposée de manière très diverse par ces derniers : peu d'Etats, comme la France (7), ont repris cette qualification du conteneur perdu en mer sous l'angle de l'épave. La Convention HNS, quant à elle, permet d'inclure certaines substances présentes dans les conteneurs perdus en mer au titre des substances dangereuses, mais n'est pas encore entrée en vigueur en février 2023.

Au niveau européen, le juge semble indiquer que les conteneurs échoués sur la côte doivent être considérés comme des déchets par analogie à l'argumentaire développé par la Cour de Justice de l'Union Européenne dans l'affaire Commune de Mesquer (8). Les ambiguïtés de définition montrent cependant le rôle crucial pour le droit européen de clarifier ce statut juridique du conteneur perdu en mer.

**Proposition n°8 :** Surfrider demande l'intégration de la perte de conteneurs dans la directive 2005/35 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions dans son article 2.2, et dans la directive 2009/18 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes dans son article 2.2.

## CHAPITRE 2:

# LES PROPOSITIONS DE SURFRIDER RELATIVES À L'UTILISATION DES SCRUBBERS À BOUCLE OUVERTE



La question des déchets issus des dispositifs d'épuration des émissions de soufre à bord des navires est également une pollution importante sur laquelle Surfrider Foundation Europe se mobilise. La question est en partie traitée au niveau international, via l'annexe VI de la Convention MARPOL, mais doit l'être de manière renforcée au niveau européen.

Plusieurs études scientifiques sur le sujet ont montré les **conséquences désastreuses en mer de l'utilisation des scrubbers à boucle ouverte**. Le rapport du Conseil International pour l'Exploitation de la Mer (9) sur les eaux de scrubbers, publié en 2020, montre la toxicité de l'eau déchargée dans la mer par les systèmes à boucle ouverte sur la biodiversité marine, et insiste particulièrement sur la

mortalité immédiate du plancton. Des effets à plus long terme sur la bioaccumulation, l'acidification et l'eutrophisation des polluants dans l'environnement marin accentuent l'impact des eaux de scrubbers sur la biodiversité, même en cas de rejet de très petites quantités (10). Le rapport EMTER conjoint entre l'Agence européenne sur la sécurité maritime et l'Agence européenne pour l'environnement estime que 78% des eaux des navires déversées dans la mer proviennent des scrubbers à boucle ouverte (11). Le rejet en mer de déchets de scrubbers à boucle ouverte est également contraire à l'article 195 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (12). Aussi, Surfrider en appelle à une interdiction de ces rejets dans les eaux européennes.



### **Insérer dans la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'Etat du port un refus d'accès aux navires qui font usage des scrubbers à boucle ouverte**

Plusieurs Etats ont récemment légiféré sur l'**interdiction de rejet des déchets de scrubbers dans leurs eaux**. Au niveau européen, ils sont quatorze. C'est le cas notamment de la France, avec une entrée en vigueur de la législation dans la bande des 3 milles nautiques au 1er janvier 2022, de la Lituanie et de la Slovénie dans l'ensemble de leurs eaux territoriales, de l'Estonie, de l'Irlande, du Portugal dans la plupart de leurs ports. Il y a donc une forte acceptabilité par les Etats membres d'une législation bannissant les déchets de scrubbers à boucle ouverte dans leurs eaux.

**Proposition n°9 :** Surfrider demande la généralisation de ces mesures nationales à l'ensemble des eaux européennes, en insérant à l'article 16 de la directive un refus d'accès aux navires qui font usage des scrubbers à boucle ouverte.

### **Etendre le champ de la directive 2005/35 à la question des scrubbers à boucle ouvertes**

Plus encore, les scrubbers, en discussion à l'OMI sous le champ de l'annexe VI de la Convention MARPOL, doivent être intégrés à la directive européenne qui la transpose, au titre de l'article 2.2 de la directive 2005/35 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions.

Le directive 2005/35 ne couvre pour l'instant que les deux premières annexes de la Convention MARPOL relatives aux hydrocarbures et aux substances liquides nocives. Elle doit impérativement s'ouvrir aux nouveaux enjeux de pollutions marines que nous avons identifiés, en particulier les pollutions atmosphériques, couvertes par l'annexe VI.

**Proposition n°10 :** Surfrider demande la transcription en droit européen de la totalité des annexes de la Convention MARPOL, et l'intégration des rejets de déchets de scrubbers dans les substances polluantes. Cela permettra d'améliorer l'effectivité des sanctions dans les Etats membres, au titre de l'article 8 de ladite directive.



## CHAPITRE 3:

# LES PROPOSITIONS DE SURFRIDER RELATIVES À L'IMPACT DU BRUIT SOUS-MARIN ET DES COLLISIONS ENTRE CÉTACÉS ET NAVIRES



Les sources d'émissions de bruit sous-marin peuvent être d'origine diverse. Elles sont principalement liées aux forages offshore, mais surtout au transport maritime. Ce **bruit d'origine anthropique** présente plusieurs risques pour les espèces marines : mortalité importante (13), dérangement des écosystèmes marins et masquage des communications entre membres d'un même groupe (14). La plupart des espèces marines sont touchées par ce bruit. Les grands mammifères marins, bien sûr, sont dérangés par les ondes acoustiques (15), mais ils ne sont pas les seuls. Certaines études ont ainsi été menées sur le plancton (16), ou encore sur un type d'huître (17), pour montrer l'impact du bruit sur les invertébrés. Le bruit sous-marin est donc un enjeu important sur lequel Surfrider se mobilise au niveau européen.

Au niveau européen, la question du bruit sous-marin a été prise en compte par la Directive 2008/56/CE établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin (Directive-Cadre « Stratégie pour le Milieu Marin »). Le descripteur 11 du bon état écologique vise ce bruit, mais la définition d'indicateurs pour atteindre ce bon état écologique a pris énormément de retard. Les travaux du groupe technique ont finalement permis en décembre 2022 d'adopter des seuils de tolérance : pas plus de 20% d'une aire marine donnée par an pour l'exposition au bruit continu et pas plus de 10% d'une aire marine donnée pour l'exposition au bruit impulsif. Surfrider souhaite que cette problématique du bruit sous-marin soit impérativement prise en compte dans les autres directives européennes.

L'impact du bruit sous-marin est intimement lié à un autre risque présenté par le transport maritime, celui des collisions entre les cétacés et les navires. Si le bruit touche toutes les espèces, l'impact du bruit peut en revanche être considéré comme plus important dans les zones de présence importante de cétacés. En ce sens, les deux aspects peuvent dans une certaine mesure faire l'objet de mesures législatives concordantes, que nous appelons de nos vœux.

#### **Définir le bruit sous-marin comme une pollution et l'inclure à ce titre dans la directive 2005/35**

La qualification du bruit sous-marin est d'abord dans bien des cas floue : c'est une pollution pour certains, une simple nuisance pour d'autres. Surfrider se positionne pour que la **qualification de pollution soit clarifiée pour le bruit sous-marin**, entendue comme l'introduction d'une substance ou d'une énergie qui produit un effet néfaste sur l'écosystème marin. Cette qualification est déjà acquise, entre autres, dans la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer et la Convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves.

**Proposition n°11 :** Surfrider demande l'inclusion du bruit sous-marin dans la directive 2005/35 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions, dans son article 2.2.

#### **Définir le bruit sous-marin comme une pollution et l'inclure à ce titre dans la directive 2008/99**

De la même manière, Surfrider souhaite que cette définition du bruit sous-marin comme pollution soit aussi clarifiée dans le droit pénal de l'environnement. A ce titre, il faut définir la pollution comme l'introduction d'énergie dans le milieu marin dans les textes concernés.

L'article n°3 de cette directive, doit faire référence aux pollutions de la Directive-Cadre Stratégie pour le Milieu Marin évoquée plus haut. Ainsi liées, les directives européennes permettront aux Etats membres d'établir des sanctions pénales relatives à la pollution au bruit sous-marin, qu'elle soit traitée sous l'angle des pollutions des navires ou sous l'angle de la directive-cadre stratégie pour le milieu marin.

**Proposition n°12 :** Surfrider demande l'inclusion du terme "énergie" dans l'alinéa a de l'article 3 de la directive 2008/99 relative à la protection de l'environnement par le droit pénal et la modification de l'alinéa h de l'article 3 pour renvoyer aux "substances polluantes définies par l'article 3(8) de la Directive 2008/56/EC et/ou de l'article 4(1) de la Directive 2005/35/EC.

#### **Inclure les collisions entre cétacés et navires dans la directive 2009/18**

L'impact des collisions entre cétacés et navires est également à prendre en compte au titre des accidents maritimes.

**Proposition n°13 :** Surfrider suggère que le titre de l'article 2 de la directive 2009/18 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes inclue les collisions entre cétacés et navires. Ils feront ainsi l'objet d'un reporting permettant de localiser au mieux les positions de grands cétacés, et les éviter à l'avenir. Cette obligation de localisation est en vigueur dans certaines zones en droit français par le recours au système REPCET, mais doit être généralisée à l'ensemble des armateurs européens via le recours à cette directive.

#### **Renforcer le contrôle de l'Etat du port pour y inclure des mesures de réduction du bruit**

L'impact des collisions entre cétacés et navires et de la pollution sonore peut être réduit en adoptant certaines mesures, telles que le nettoyage et l'entretien des hélices des navires, ainsi que la réduction de vitesse dans certaines zones sensibles. Ces mesures doivent être incluses dans le contrôle réalisé par l'Etat du port sur les navires étrangers qui entrent dans les eaux européennes, et ce au titre de la Directive 2009/16 relative au contrôle par l'Etat du port.

**Proposition n°14 :** Inclure des mesures de réduction du bruit sous-marin dans la Directive 2009/16 relative au contrôle par l'Etat du port.



# CHAPITRE 4:

## LES PROPOSITIONS DE SURFRIDER RELATIVES À L'HARMONISATION D'UN PAVILLON EUROPÉEN STANDARDISÉ



Tous les impacts du transport maritime cités précédemment peuvent être prévenus grâce à une législation efficace de l'Etat du pavillon que battent les navires. En ce sens, Surfrider Foundation Europe en appelle à un important renforcement des standards relatifs au pavillon européen.

### **Lutter contre les pavillons de complaisance**

Au niveau international, certains Etats sont classés sous la liste de performance du Memorandum of Understandings (MOU) de Paris ou bien par l'Organisation Internationale du Travail (OIT) comme pavillons de complaisance (18). Cela signifie que ces Etats acceptent que navigent sous leurs pavillons des navires qui respectent très peu de standards internationaux, notamment environnementaux et en matière de droit du travail.



Au niveau européen, les dernières classifications nous indiquent que certains pavillons européens sont toujours des pavillons dit « de complaisance » : la Pologne figure en 2022 sur la liste grise du MOU de Paris depuis la dégradation de son pavillon en 2019 (19). L'Albanie, candidate à l'entrée dans l'Union européenne, est toujours en liste noire. L'OIT, classe Malte et Chypre comme pavillons de complaisance. Il faut y ajouter les pavillons de second registre (20) de certains Etats européens : le Registre international français (France), le Registre international allemand (Allemagne), les Iles Feroë (Danemark) et Madère (Portugal).

Ces classifications nous montrent des disparités sociales et environnementales. Il faut donc niveler vers le haut les pavillons européens de façon harmonisée.

**Proposition n°15 :** Surfrider appelle à relever le niveau d'exigences dans la directive 2009/21 concernant le respect des obligations des États du pavillon par l'insertion dans son article 4.1 de minima à respecter pour tout navire battant pavillon d'un Etat membre.

### **Prévoir des obligations fortes en matière de lutte contre les pollutions marines pour tous les navires battant pavillon européen**

La Directive 2009/21 régit la relation entre un Etat du pavillon et ses navires, et à ce titre, joue donc un rôle crucial dans le transport maritime international. On peut tout de même souligner plusieurs accidents maritimes à l'origine de navires battant pavillon européen.

En mars 2019, le porte-conteneur Grande America, battant pavillon italien, a coulé dans le golfe de Gascogne après un incendie, créant une marée noire d'environ 10 kilomètres de long pour 1 kilomètre de large. Les conclusions du rapport d'enquête (21) n'ont pas permis d'identifier de façon claire l'origine du feu, mais une négligence de contrôle des standards de l'Etat du pavillon pourrait avoir joué dans l'affaire. Autre exemple, en octobre 2018, la collision entre le CSL Virginia, sous pavillon chypriote, et le navire Ulysse en Corse, a provoqué le rejet de plusieurs tonnes d'hydrocarbures de soute dans la Méditerranée. Plusieurs plages du littoral français ont été souillées, et plusieurs espèces protégées tuées, comme les herbiers de Posidonie. Le rapport des autorités françaises (22) montre qu'il y a eu une négligence importante de la part de l'équipage du CSL Virginia, qui a choisi de mettre l'ancre dans une importante zone de trafic et n'a pas assuré correctement sa veille. Il est de la responsabilité de l'Etat du pavillon d'agir contre ce genre de négligence, en assurant une formation et un contrôle efficace des membres de l'équipage.

Ces exemples aux conséquences tragiques pour l'environnement marin nous montrent qu'il est urgent de **prendre en compte le facteur humain** dans les affaires de pollutions de l'environnement marin pour assurer une meilleure protection du milieu.

**Proposition n°16 :** Surfrider demande la révision de la directive 2009/21 afin d'y améliorer le contrôle des navires par l'Etat du pavillon au titre de l'article 6, pour y intégrer davantage d'informations sur l'état du navire, sa navigabilité ou encore la formation de son équipage afin de prévenir au mieux les risques de pollutions marines issues du transport maritime.



# NOTES DE BAS DE PAGE

(1) Ce fut par exemple le cas lors du contentieux liés à la pollution par hydrocarbures du navire Thisseas ainsi que de la pollution atmosphérique du navire Azura : Cour de cassation, criminelle, Chambre criminelle, 24 septembre 2019, pourvoi n°18-85.846 ; Cour de cassation, criminelle, Chambre criminelle, 24 novembre 2020, pourvoi n° 19-87.651.

(2) Surfrider Foundation Europe, « Livre blanc pour la sécurité maritime. Vers un paquet Erika IV ? », [en ligne], 2013, [consulté le 4 avril 2023] <https://surfrider.eu/sinformer/actualites/livre-blanc-securite-maritime-45-mesures-mers-oceans-plus-surs-121751468436.html>

(3) Marine Insight, "Marine Heavy Fuel Oil (HFO) For Ships – Properties, Challenges and Treatment Methods", [en ligne], 3 mars 2019, [consulté le 4 avril 2023], <https://www.marineinsight.com/tech/marine-heavy-fuel-oil-hfo-for-ships-properties-challenges-and-treatment-methods/>

(4) MORANTE, Estela, "Roadmap to decarbonize the shipping sector: Technology development, consistent policies and investment in research, development and innovation", UNCTAD Transport and Trade Facilitation Newsletter N°96, [en ligne], 19 décembre 2022, [consulté le 4 avril 2023] <https://unctad.org/news/transport-newsletter-article-no-99-fourth-quarter-2022>

(5) CCC 8/11/1 "Standardized procedure for reporting the loss of containers"

(6) Surfrider Foundation Europe, "Containers Overboard! 11 proposals to prevent container losses", [en ligne] 2019 [consulté le 4 avril 2023] [https://surfrider.eu/wp-content/uploads/2019/03/rapportconteneursen\\_compressed.pdf](https://surfrider.eu/wp-content/uploads/2019/03/rapportconteneursen_compressed.pdf)

(7) Cour de cassation, civile, Chambre commerciale, 16 décembre 2008, pourvoi n° 07-21.943

(8) Cour de justice des Communautés européennes, 24 juin 2008, Commune de Mesquer c/ Total France SA et Total International Ltd, affaire C-188-07

(9) HASSELOV, Ida-Marie, KOSKI, Marja, BROEG, Katja, MARIN-ENRIQUEZ, Octavio, TRONCZYNSKI, Jacek, DULIERE, Valérie, ICES Viewpoint background document: Impact from exhaust gas cleaning systems (scrubbers) on the marine environment, ICES Scientific Reports, 2020 <https://doi.org/10.17895/ices.pub.7487>

(10) MAGNUSSON, Kerstin, GRANBERG, Maria, "Report on scrubber water whole effluent toxicity testing, at different geographical regions", Evaluation, control and Mitigation of the EnviRonmental impacts of shipping Emissions (EMERGE), [en ligne] 2023 [consulté le 4 avril 2024] <https://www.ivl.se/>

(11) European Maritime Safety Agency, The European Maritime Transport Environmental Report (EMTER), 2021

## NOTES DE BAS DE PAGE

(12) LELONG, Emma, « Scrubbers : le droit va-t-il fermer la boucle ? », Le Droit maritime français, mars 2022, p. 285-288

(13) WRIGHT, Andrew (dir.), Report of the workshop on assessing the cumulative impacts of underwater noise with other anthropogenic stressors on marine mammals: From ideas to action, Okeanos – Foundation of the Sea, 2009, 74 p.

(14) LE COURTOIS, Florent, CEYRAC, Laura, DELLONG, David, OLLIVIER, Benjamin, LAJAUNIE, Myriam, PIHAN-LE BARS, Hélène, KINDA, Bazile, « Evaluation de la pollution sonore pour la directive-cadre « stratégie pour le milieu marin » », In SCHNEIDER, Frédéric, GLOTIN, Hervé, Le bruit en mer. Développement des activités maritimes et protection de la faune marine, Editions, Quae, 2022, p. 70-75

(15) AGUILAR SOTO, Natacha, JOHNSON, Mark, MADSEN, Peter, TYACK, Peter, BOCCONCELLI, Alessandro, BORSANI, Fabrizio, “Does intense ship noise disrupt foraging in deep-diving Cuvier’s beaked whales (Ziphius cavirostris)?”, Marine Mammal Science, 2006, Vol. 22, p. 690–699

(16) MCCAULEY, Robert, DAY, Ryan, SWADLING, Kerrie, FITZGIBBON, Quinn, WATSON, Reg, SEMMENS, Jayson, “Widely used marine seismic survey air gun operations negatively impact zooplankton”, Nature Ecology & Evolution, 2017, Vol. 1

(17) CHARIFI, Mohcine, Etude de l’impact de la pollution sonore chez un invertébré marin, l’huître Magallana gigas : approches écophysiologique, écotoxicologique et éthologique au laboratoire et sur le terrain, Thèse de doctorat, Université de Bordeaux, 2018, 208 p.

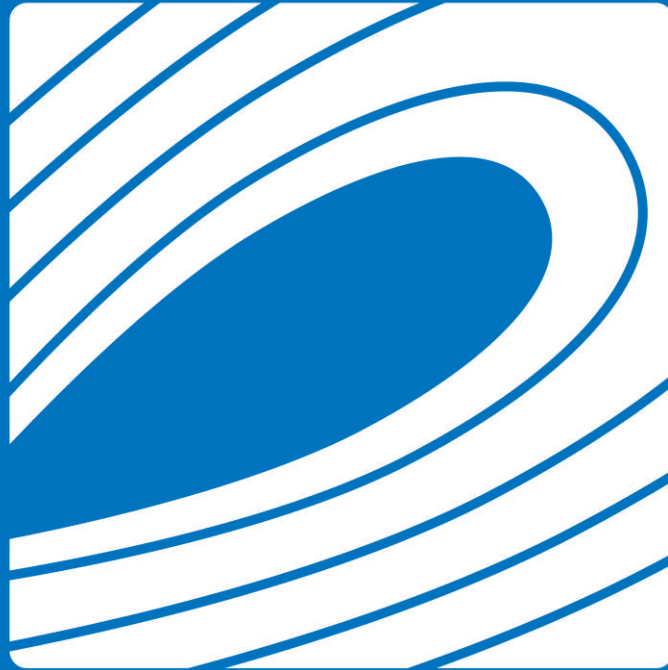
(18) International Transport Workers’ Federation, “Flags of convenience”, [en ligne, consulté le 4 avril 2023], <https://www.itfglobal.org/en/sector/seafarers/flags-of-convenience>

(19) Paris MOU, “Current Flag Performance List 2021”, [en ligne] 2021 [consulté le 4 avril 2023] <https://www.parismou.org/detentions-banning/white-grey-and-black-list>

(20) Les pavillons de second registre, ou « pavillons bis » sont des immatriculations rendues possibles par l’extraterritorialité de certains Etats et sont souvent liés à des îles ou territoires ultra-marins.

(21) Ministry for Infrastructures and Transport, “M/V GRANDE AMERICA Fire on board and subsequent sinking off Cape Finisterre”. Final Report, 10 mars 2020

(22) BEA Mer, Rapport d’enquête « Abordage du CSL VIRGINIA par l’ULYSSE le 7 octobre 2018, au large du cap Corse », juillet 2019



# SURFRIDER

FOUNDATION EUROPE



Ce document a reçu l'appui du programme LIFE de l'Union Européenne. Le soutien de la Commission européenne à la production de cette publication ne constitue pas une approbation du contenu, qui reflète uniquement le point de vue des auteurs, et la Commission ne peut pas être tenue pour responsable de toute utilisation qui pourrait être faite des informations qu'elle contient..