



RÉPONSES DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

AU RAPPORT SPÉCIAL DE LA COUR DES COMPTES EUROPÉENNE

**Lutte contre la pollution marine causée par
les navires**

L'UE navigue toujours en eaux troubles

Table des matières

I. RÉPONSES DE LA COMMISSION EN BREF.....	2
II. RÉPONSES DE LA COMMISSION AUX PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COUR.....	3
1. Règles de l'UE en matière de lutte contre la pollution causée par les navires.....	3
2. Mise en œuvre et application des règles de l'UE en matière de lutte contre la pollution causée par les navires.....	5
3. Cadre de l'UE régissant la surveillance de la pollution causée par les navires.....	6
III. RÉPONSES DE LA COMMISSION AUX RECOMMANDATIONS DE LA COUR.....	7
Recommandation n° 1 – Améliorer le fonctionnement et l'efficacité des outils d'alerte à la pollution mis en place par l'AESM.....	7
Recommandation n° 2 – Renforcer le suivi des contrôles que les États membres sont tenus d'effectuer au titre des directives de l'UE.....	8
Recommandation n° 3 – Évaluer les résultats obtenus grâce aux financements que l'UE consacre à la lutte contre la pollution causée par les navires.....	8
Recommandation n° 4 – Améliorer la remontée d'informations et la surveillance de l'état écologique des eaux marines.....	9

Le présent document expose, conformément à l'article 265 du [règlement financier](#), les réponses de la Commission européenne aux observations d'un rapport spécial de la Cour des comptes européenne et sera publié en même temps que ledit rapport.

I. RÉPONSES DE LA COMMISSION EN BREF

La Commission européenne se félicite du rapport spécial de la Cour des comptes européenne (CCE) sur les actions de l'UE visant à lutter contre la pollution de l'eau de mer par les navires. La Commission reconnaît qu'après des années de progrès vers la réalisation de ses objectifs ambitieux de prévention de la pollution du milieu marin au moyen de la [directive-cadre «stratégie pour le milieu marin»](#), des efforts et des méthodes supplémentaires sont nécessaires pour lutter contre la pollution des eaux marines par les navires.

Le [pacte vert pour l'Europe](#) réaffirme l'ambition de la Commission de protéger sa population contre les risques liés à l'environnement et les incidences environnementales, et ouvre ainsi la voie à une planète saine pour tous. La Commission a adopté plusieurs initiatives de l'Union européenne visant à réduire la pollution causée par le transport maritime dans ses mers, conformément à la [stratégie de mobilité intelligente et durable](#) et au [plan d'action «zéro pollution»](#). Il est essentiel de rendre le transport maritime plus durable pour atteindre les objectifs du pacte vert pour l'Europe, en faisant progresser nos objectifs climatiques, ainsi que les ambitions en matière de biodiversité et de «zéro pollution». Le secteur maritime s'efforce d'atteindre ces objectifs et beaucoup de progrès sont réalisés.

La Commission tiendra compte de ce rapport dans les prochaines initiatives stratégiques de l'UE et dans la mise en œuvre des initiatives existantes. Un [pacte européen pour les océans](#) veillera à la cohérence entre tous les domaines d'action liés aux océans. Il se concentrera sur le soutien à la résilience et à la bonne santé des océans et des zones côtières, sur la promotion de l'économie bleue, sur la gestion cohérente de l'utilisation de nos mers et de nos océans et sur l'élaboration d'un programme global pour la connaissance, l'innovation et l'investissement dans le milieu marin. Une nouvelle [stratégie portuaire européenne](#) et [stratégie maritime industrielle](#) renforceront respectivement la compétitivité, la durabilité et la résilience du secteur manufacturier maritime et des ports européens. La Commission veillera également à ce que des mesures ambitieuses soient adoptées par l'Organisation maritime internationale (OMI), par exemple en ce qui concerne les granulés plastiques provenant de conteneurs perdus, les eaux rejetées et les résidus des systèmes d'épuration des gaz d'échappement ou les procédures de prélavage pour les navires-citernes pour produits chimiques. En outre, il convient de rappeler que la mer est intrinsèquement liée aux activités terrestres, et inversement, une question qui sera examinée de manière plus approfondie dans la [stratégie de résilience dans le domaine de l'eau](#), qui comprendra une approche de la source à la mer. La directive-cadre «stratégie pour le milieu marin» fait actuellement l'objet d'un réexamen et un rapport d'évaluation et une analyse d'impact seront bientôt publiés.

II. RÉPONSES DE LA COMMISSION AUX PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COUR

1. Règles de l'UE en matière de lutte contre la pollution causée par les navires

La Commission est pleinement déterminée à mettre en œuvre des règles modernes en matière de sécurité maritime et à réduire la pollution des eaux par les navires. Il est essentiel, à cet égard, de veiller à ce que la législation maritime de l'UE soit conforme aux règles de l'OMI.¹

En novembre 2024, quatre nouveaux textes législatifs du train de mesures sur la sécurité maritime ont été adoptés pour soutenir un transport maritime propre, plus sûr et moderne dans l'UE. Il s'agit de modifier les directives pertinentes concernant: i) la pollution causée par les navires, ii) le contrôle par l'État du port, iii) les enquêtes sur les accidents dans le secteur du transport maritime et iv) le respect des obligations des États du pavillon. Le train de mesure révisé établit un équilibre entre, d'une part, la nécessité d'assurer une qualité élevée du transport maritime et, d'autre part, la nécessité de préserver la compétitivité du secteur maritime européen, tout en maintenant des coûts raisonnables pour les opérateurs et les administrations des États membres. Dans l'ensemble, il dotera l'UE d'outils modernes pour soutenir le transport maritime propre en alignant ses règles sur les normes internationales tout en améliorant sa mise en œuvre et son application grâce à un cadre de coopération renforcé entre les autorités européennes et nationales.²

La [nouvelle directive révisée relative à la pollution causée par les navires](#)³ incorpore les normes internationales dans le droit de l'Union, en veillant à ce que les personnes responsables de rejets illégaux de substances polluantes fassent l'objet de sanctions proportionnées, efficaces, et dissuasives, afin d'améliorer la sécurité maritime et de mieux protéger l'environnement marin contre la pollution par les navires. La loi révisée garantit la clarté et la cohérence avec les règles et procédures internationales, en particulier celles de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), dans l'intérêt de la protection du milieu marin. La directive révisée relative à la pollution causée par les navires étend également le champ d'application de la directive actuelle aux rejets illégaux de substances nocives sous forme emballée, aux eaux usées, aux ordures et aux eaux rejetées, ainsi qu'aux résidus provenant des systèmes d'épuration des gaz d'échappement. Elle a également établi un cadre juridique renforcé pour les sanctions administratives et leur application effective, permettant aux autorités nationales d'imposer des sanctions dissuasives et cohérentes pour les incidents de pollution causée par les navires dans toutes les mers européennes.⁴

La [nouvelle directive révisée relative au contrôle par l'État du port](#)⁵ met à jour les exigences relatives à l'inspection des navires dans le port. Elle intègre la convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves dans le droit de l'Union. Cette convention fournit la base juridique permettant aux États signataires d'enlever ou de faire enlever les épaves susceptibles d'avoir une

¹ Voir point 14 des observations de la Cour.

² Voir points 18 à 21 des observations de la Cour.

³ 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'introduction de sanctions administratives en cas d'infractions https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=OJ:L_202403101

⁴ Voir points 28, 63 et 64 des observations de la Cour.

⁵ Directive (UE) 2024/3009 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2024 modifiant la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A32024L3099>

incidence négative sur la sécurité des personnes, des marchandises et des biens en mer, ainsi que sur le milieu marin. Son application au moyen du système de contrôle par l'État du port signifie que les navires faisant escale dans les ports de l'UE devront faire la preuve d'un respect substantiel de cette convention ou risquent d'être soumis à des inspections plus détaillées, ce qui incitera davantage d'États à la ratifier.

La [nouvelle directive révisée sur les enquêtes sur les accidents dans le secteur maritime](#)⁶ renforce la capacité des organismes d'enquête sur les accidents à mener les enquêtes sur les accidents et à en rendre compte en temps utile, de manière experte et indépendante. La directive révisée met également à jour plusieurs définitions et références à la législation de l'UE et aux règles de l'OMI pertinentes, afin de permettre aux organismes chargés des enquêtes sur les accidents de mener ces dernières de manière harmonisée dans l'ensemble de l'UE. En ce qui concerne les conteneurs perdus en mer, la directive révisée prévoit que les États membres doivent les enregistrer dans la Plate-forme européenne d'informations sur les accidents de mer, s'ils sont situés dans leurs eaux ou s'ils proviennent de navires battant leur pavillon. La directive relative à la mise en place d'un système de suivi du trafic des navires et d'information⁷ exige en outre des États membres qu'ils veillent à ce que le capitaine d'un navire ayant perdu certains conteneurs signale immédiatement les conteneurs perdus à l'État membre côtier compétent, ce qui signifie que la surveillance des conteneurs perdus est couverte au niveau de l'UE.⁸

La [stratégie européenne révisée en matière de sécurité maritime](#)⁹, approuvée par des conclusions du Conseil en octobre 2023, prévoit une approche globale pour faire face aux menaces pesant sur la sécurité maritime. La stratégie comprend, entre autres, diverses actions visant à lutter contre les munitions non explosées. En complément, entre 2016 et 2022, la Commission européenne a investi plus de 7 millions d'euros dans des projets spécifiques en la matière. Les résultats de ces projets ont permis d'améliorer les techniques de détection et de neutralisation des munitions non explosées et d'élargir notre connaissance des menaces liées à celles-ci dans le milieu marin.¹⁰

Lors de la conférence «[Notre Baltique 2.0](#)» organisée par la Commission à Palanga, en septembre 2023, les ministres des États membres de la mer Baltique ont pris plusieurs engagements: i) renforcer la coopération avec les organisations régionales (Commission pour la protection de l'environnement marin de la mer Baltique — HELCOM, Conseil des États de la mer Baltique — CBSS) pour lutter contre les munitions non explosées dans la mer Baltique; ii) combler les lacunes juridiques et en matière de connaissances et faire progresser les technologies pour l'élimination des munitions non explosées; iii) donner la priorité aux zones à haut risque en vue de l'élimination des munitions non explosées; et iv) rechercher des mécanismes de financement pour soutenir ces actions. Afin d'aider les États membres à respecter ces engagements, la Commission a lancé d'autres projets. Quatre projets sont déjà en cours ou sont sur le point d'être financés par le Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture, le Fonds européen de développement régional ou Horizon Europe. Le projet le plus récent (5,6 millions d'euros) est mis en œuvre par la Commission, à la demande du Parlement européen, afin de mettre au point et de tester de nouvelles technologies pour l'élimination des munitions non explosées en mer Baltique. Ce projet, en particulier, devrait jouer

⁶ Directive (UE) 2024/3017 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2024 modifiant la directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et abrogeant le règlement (UE) n° 1286/2011 de la Commission https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=OJ%3AL_202403017

⁷ 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 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A32002L0059>

⁸ Voir points 29 à 31 des observations de la Cour.

⁹ Stratégie européenne en matière de sécurité maritime <https://www.consilium.europa.eu/media/67499/st14280-en23.pdf>

¹⁰ Voir point 37 des observations de la Cour.

un rôle clé dans la transition de la phase «préparatoire» ou de «collecte des connaissances» à la phase de nettoyage.

Au total, entre 2016 et 2024, l'UE a investi jusqu'à présent plus de 24 millions d'euros dans des projets liés aux munitions non explosées.

2. Mise en œuvre et application des règles de l'UE en matière de lutte contre la pollution causée par les navires

La Commission s'emploie à fournir aux États membres des outils de détection et de lutte contre la pollution causée par les navires. Premièrement, pour détecter la pollution causée par les navires, un outil de surveillance par satellite (service CleanSeaNet) est proposé aux États membres. Deuxièmement, pour remédier aux soupçons d'irrégularités, un système d'inspections est mis en place dans le cadre de la nouvelle révision de la directive relative au contrôle par l'État du port et de la directive sur les installations de réception portuaires¹¹, qui disposent toutes deux d'outils spécifiques hébergés par l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) pour soutenir l'application de la législation (le système de ciblage et de déclaration pour le contrôle par l'État du port — THETIS et THETIS-UE).

La directive relative à la pollution causée par les navires intègre non seulement des normes internationales mais fournit également aux États membres des informations sur la détection d'éventuels déversements. Le service CleanSeaNet est le service européen de détection par satellite des rejets d'hydrocarbures et des navires de l'AESM. Un groupe spécifique d'experts des États membres se réunit régulièrement chaque année depuis 2007 et propose des solutions techniques pour la technologie et les méthodes utilisées par CleanSeaNet ainsi que pour leur fiabilité et leur efficacité. Le groupe participe à la préparation des améliorations prévues dans CleanSeaNet à la suite de la nouvelle modification de la directive relative à la pollution causée par les navires.

Il existe également des synergies entre les services de surveillance par satellite utilisés pour ladite directive (CleanSeaNet) et le système de ciblage et de déclaration pour le contrôle par l'État du port (THETIS). Par exemple, par l'intermédiaire de THETIS, les autorités des États membres ont accès aux résultats antérieurs des inspections de contrôle par l'État du port pour les navires et peuvent utiliser ces informations pour évaluer si un navire est soupçonné d'un rejet illégal. Les États membres peuvent également utiliser THETIS pour demander à une autre autorité d'un État membre (par exemple, le prochain port d'escale) d'inspecter le navire suspect. Ils peuvent également utiliser THETIS-UE pour voir si le navire en question a fait l'objet d'une inspection dans le cadre de sa gestion des déchets et a quitté les déchets en question dans l'installation de réception portuaire du port d'escale précédent.

Les données sont collectées pour l'UE par les services maritimes intégrés dans SafeSeaNet, CleanSeaNet, THETIS et THETIS-UE. Cela facilite la décision de vérifier ou non l'éventuel incident de pollution. Par conséquent, les États membres disposent d'une plateforme spécifique de l'UE hébergée par l'AESM pour soutenir la détection et la lutte contre la pollution causée par les navires.¹²

La directive relative aux installations de réception portuaires impose des exigences pour le dépôt des déchets des navires dans les ports. Alors que la directive relative à la pollution causée par les navires décourage le rejet illégal de ces déchets en mer, la directive relative aux installations de réception portuaires met en œuvre la collecte et la gestion appropriées des déchets. L'obligation de livraison

¹¹ Directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, modifiant la directive 2010/65/UE et abrogeant la directive 2000/59/CE <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/883/oj>

¹² Voir points 41 à 53 des observations de la Cour.

de la directive relative aux installations de réception portuaires reflète celle des interdictions de rejet dans MARPOL. Les navires doivent déclarer leurs notifications préalables relatives aux déchets et leurs reçus de dépôt des déchets, qui constituent la base des inspections enregistrées dans THETIS-UE. La Commission surveille les taux d'inspection et vérifie si l'objectif annuel a été atteint.¹³

La nouvelle directive révisée relative au contrôle par l'État du port améliore le système d'inspection des navires étrangers dans les ports d'États autres que l'État du pavillon par des agents afin de vérifier si les compétences du capitaine, des officiers et de l'équipage à bord, ainsi que l'état du navire et son équipement sont conformes aux exigences des conventions internationales, ainsi qu'au droit de l'Union applicable lorsque le contrôle a lieu au sein de l'UE. À ce titre, le contrôle par l'État du port est important pour veiller à la sécurité maritime et protéger le milieu marin. La directive révisée: i) met à jour la législation de l'UE et l'aligne sur les règles et procédures internationales énoncées dans le mémorandum d'entente de Paris et les conventions de l'OMI, ii) protège les navires de pêche, leurs équipages et l'environnement, y compris en introduisant un régime d'inspection volontaire pour les grands navires de pêche (d'une longueur supérieure à 24 mètres), iii) garantit une approche efficace et harmonisée de la réalisation des inspections effectuées au titre de la directive.¹⁴

3. Cadre de l'UE régissant la surveillance de la pollution causée par les navires

En 2008, l'UE a adopté la [directive-cadre «stratégie pour le milieu marin»](#)¹⁵ afin de maintenir des écosystèmes marins propres, sains, productifs et résilients tout en veillant à une utilisation plus durable des ressources marines.

La directive exige des États membres qu'ils élaborent des stratégies marines nationales afin d'atteindre ou de maintenir, lorsqu'il existe, un «bon état écologique», pour l'ensemble des 11 descripteurs, y compris les contaminants et les déchets marins. Cet état aurait dû être atteint en 2020. Les stratégies marines comprennent des évaluations régulières du milieu marin, la fixation d'objectifs généraux et spécifiques, la mise en place de programmes de surveillance et la mise en place de mesures visant à améliorer l'état des eaux marines. Ces stratégies doivent être mises à jour suivant des cycles de six ans. Étant donné qu'il s'agit d'une directive-cadre, les programmes de surveillance élaborés par les États membres peuvent également s'appuyer sur divers autres efforts de surveillance au niveau européen ou régional et international. La Commission s'emploie à améliorer les programmes de surveillance des États membres et a publié [deux rapports](#) visant à guider les États membres dans leurs efforts de surveillance, tout en engageant un dialogue continu dans le cadre de la stratégie commune de mise en œuvre de la directive-cadre «stratégie pour le milieu marin». La directive-cadre fait actuellement l'objet d'un réexamen.¹⁶

¹³ Voir points 54 à 58 des observations de la Cour.

¹⁴ Voir points 59 à 61 des observations de la Cour.

¹⁵ 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), JO L 164 du 25.6.2008, p. 19 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex:32008L0056>

¹⁶ Voir points 73 à 91 des observations de la Cour.

III. RÉPONSES DE LA COMMISSION AUX RECOMMANDATIONS DE LA COUR

Recommandation n° 1 – Améliorer le fonctionnement et l'efficacité des outils d'alerte à la pollution mis en place par l'AESM

Quand? 2027

La Commission devrait, avec le soutien de l'AESM:

- (a) fournir des lignes directrices aux États membres sur les mesures à prendre et les informations à communiquer concernant les alertes CleanSeaNet;**

La Commission **accepte** cette recommandation.

La Commission continuera, avec le soutien de l'AESM, de travailler avec les États membres, en particulier dans le cadre du groupe d'utilisateurs CleanSeaNet, et les encouragera à prendre des mesures et à rendre compte du suivi des alertes CleanSeaNet (incidents de pollution éventuels détectés dans CleanSeaNet). Des orientations spécifiques relatives à CleanSeaNet seront élaborées en collaboration avec le groupe d'utilisateurs CleanSeaNet. La Commission, avec le soutien de l'AESM, publiera des lignes directrices établissant des règles détaillées sur la procédure d'établissement des rapports afin que les États membres puissent s'acquitter de leurs obligations en matière de rapports, qui débiteront en 2027.

- (b) développer la technologie et la méthodologie nécessaires pour que les alertes fonctionnent pour d'autres polluants que les hydrocarbures; et**

La Commission **accepte** cette recommandation.

La Commission, avec le soutien de l'AESM, renforcera CleanSeaNet afin qu'elle puisse alerter les États membres sur d'autres types de polluants, tels que les eaux usées, les ordures et les conteneurs perdus. Cette tâche est prévue dans le cadre du projet d'adaptation des outils informatiques hébergés par l'AESM aux besoins de la directive relative à la pollution causée par les navires modifiée. Le calendrier du projet est aligné sur celui de la transposition de la directive.

- (c) évaluer la fiabilité des alertes à la pollution émises par l'AESM et déterminer si les mesures prises par les États membres en réponse à ces alertes sont efficaces.**

La Commission **accepte** cette recommandation.

La Commission suivra les mesures prises par les États membres en réponse aux alertes de CleanSeaNet et rendra compte du nombre d'incidents de pollution possibles de CleanSeaNet détectés, vérifiés et confirmés. Les informations sur la fiabilité de CleanSeaNet seront analysées par recoupement avec les cas d'incidents confirmés signalés par les États membres, en notant que le temps d'observation et le type de ressources utilisées pour la vérification sont de la plus haute importance pour garantir l'efficacité de la vérification sur place. Les informations sur l'efficacité des mesures prises par les États membres seront obtenues en comparant le nombre d'incidents vérifiés qui ont été confirmés. Une telle analyse ne pourra avoir lieu que lorsque les nouvelles obligations en matière de communication d'informations deviendront obligatoires pour les États membres, c'est-à-

dire après la date limite de transposition, en juillet 2027. D'ici la fin de 2027, on peut s'attendre à des données préliminaires pour évaluer la fiabilité des signalements, étant donné que la directive n'aura entre-temps été transposée que depuis cinq mois. Ces informations seront incomplètes car le premier délai de notification des informations sur les sanctions infligées au cours de l'année civile précédente en cas d'incident confirmé est le 30 juin 2028.

Recommandation n° 2 – Renforcer le suivi des contrôles que les États membres sont tenus d'effectuer au titre des directives de l'UE

Quand? 2028

La Commission devrait, avec le soutien de l'AESM, améliorer la manière dont les États membres rendent compte de leur respect des exigences des directives de l'UE en matière de contrôles et de sanctions, par exemple en imposant des délais, un format et des indicateurs pour l'élaboration des rapports.

La Commission **accepte** cette recommandation.

En ce qui concerne la directive relative à la pollution causée par les navires, la Commission, avec le soutien de l'AESM, mettra en place un nouvel outil de déclaration pour la mise en œuvre de la directive relative à la pollution causée par les navires modifiée, afin de vérifier si les États membres contrôlent les incidents éventuels et appliquent des sanctions dans les cas où la pollution a été confirmée et où l'auteur de l'infraction a été identifié. La date limite de déclaration est fixée au 30 juin de chaque année pour les sanctions infligées au cours de l'année civile précédente. La Commission, avec le soutien de l'AESM, élaborera un format de rapport et partagera avec le public un ensemble d'indicateurs sur la pollution causée par les navires. Les nouveaux indicateurs ne pourront être partagés qu'après que les nouvelles obligations en matière de rapports seront devenues obligatoires, c'est-à-dire d'ici à la fin de 2028, lorsque les premiers rapports seront disponibles.

En ce qui concerne les inspections effectuées dans le cadre du contrôle par l'État du port, la directive modifiée prévoit une formation renforcée des inspecteurs des États membres afin d'améliorer la qualité des inspections; elle renforce également le délai dans lequel les États membres d'inspection doivent soumettre leurs rapports d'inspection à la base de données de l'UE — ce délai sera désormais fixé à 72 heures.

Recommandation n° 3 – Évaluer les résultats obtenus grâce aux financements que l'UE consacre à la lutte contre la pollution causée par les navires

Quand? 2026

La Commission devrait, en collaboration avec les États membres de l'UE, évaluer les résultats des financements européens consacrés à la lutte contre la pollution causée par les navires, et définir des priorités pour la prochaine période de financement.

La Commission **accepte partiellement** cette recommandation.

Comme l'a souligné la Cour des comptes européenne, plusieurs programmes de financement de l'UE sont utilisés pour financer des projets visant à lutter contre la pollution causée par les navires. À

l'inverse, aucun des programmes de financement de l'UE n'est exclusivement consacré à la pollution causée par les navires. Cette recommandation doit donc être prise en considération pour chaque programme de financement comprenant des projets de lutte contre la pollution causée par les navires.

Dans le cadre du Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche et du Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture, la plupart des projets de lutte contre la pollution causée par les navires font l'objet d'une gestion partagée entre la Commission et les États membres. La Commission collaborera avec les États membres et évoquera la question du déploiement à plus grande échelle en tant que point permanent lors des réunions annuelles d'examen des performances du Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture afin d'encourager l'utilisation de fonds pour des projets tels que ceux mentionnés à l'annexe VI du présent rapport de la Cour des comptes et leur développement à plus grande échelle. Toutefois, l'évaluation des questions liées au développement des projets reste du ressort des États membres.

Dans le cadre d'Horizon Europe, le partenariat pour une économie bleue durable met l'accent sur la réduction générale de l'incidence de l'économie bleue sur l'environnement marin et côtier. Sans aborder spécifiquement la question de la pollution causée par les navires au moyen d'une activité spécifique, il entend «contribuer à des concepts innovants et durables pour les navires de petite et moyenne taille et la navigation de plaisance», comme indiqué dans le programme stratégique de recherche et d'innovation 2024¹⁷. La mission de l'UE «Restaurer notre océan et notre milieu aquatique» vise également à réduire la pollution dans les océans, les mers et les eaux, ainsi qu'à soutenir une économie bleue neutre en carbone¹⁸. Dans le cadre du partenariat pour une économie bleue durable et de la mission de l'UE «Restaurer notre océan et notre milieu aquatique», la Commission examinera les questions ayant une incidence sur l'expansion des projets soutenus, étant donné qu'elle fait partie de leurs objectifs fondamentaux.

De par la conception spécifique des autres programmes de financement susceptibles de comprendre des projets traitant de la pollution causée par les navires, la Commission n'est pas en mesure de mettre en œuvre la recommandation pour ces programmes.

Recommandation n° 4 – Améliorer la remontée d'informations et la surveillance de l'état écologique des eaux marines

Quand? D'ici 2027

La Commission devrait renforcer l'harmonisation de la surveillance et améliorer la communication d'informations sur les contaminants et les déchets marins, tant avec les États membres qu'entre ces derniers. Cela passe notamment par l'accès à des données sous-jacentes comparables afin de mieux mesurer les progrès accomplis au regard de l'état du milieu marin.

La Commission **accepte** cette recommandation.

La Commission a déjà noué un dialogue avec les États membres pour améliorer l'harmonisation de la surveillance et de l'établissement de rapports au moyen de la stratégie commune de mise en œuvre de la directive-cadre «stratégie pour le milieu marin». La Commission continuera de collaborer

¹⁷ [sustainable_blue_economy_partnership_strategic_research_and_innovation_agenda_2024.pdf](#) (page 8)

¹⁸ Restaurer notre océan et notre milieu aquatique - Commission européenne

avec les États membres pour améliorer encore cette situation. La Commission évalue actuellement la directive-cadre «stratégie pour le milieu marin» et examinera donc également les obligations en matière de surveillance et d'établissement de rapports dans le cadre de cet exercice. La Commission pourrait proposer les modifications nécessaires de la législation; elle ne saurait toutefois préjuger du résultat de l'analyse d'impact. Par l'intermédiaire de ses programmes-cadres pour la recherche et l'innovation, l'UE a financé un portefeuille de projets visant, entre autres, à harmoniser la surveillance et l'évaluation de la pollution par les plastiques. Le [plan stratégique Horizon Europe 2025-2027](#) prévoit également la nécessité de surveiller et lutter contre la pollution des eaux douces et marines, de la source à la mer. La Commission cherche en permanence à renforcer le lien entre la recherche et l'élaboration et la mise en œuvre des politiques et soutient fermement l'intégration des résultats des projets dans la mise en œuvre de la directive-cadre «stratégie pour le milieu marin».