



RAPPORT EUROPÉEN SUR LA SÉCURITÉ MARITIME: FAITS MARQUANTS

Luxembourg: Office des publications de l'Union européenne

Impression: ISBN 978-92-95032-87-3, doi 10.2808/26267, TN-01-22-247-FR-C

Version PDF: ISBN 978-92-95032-59-0, doi 10.2808/75320, TN-01-22-247-FR-N

Le présent rapport et tous les documents associés sont disponibles en ligne à l'adresse <http://emsa.europa.eu/emsafe>

© Agence européenne pour la sécurité maritime 2022

Reproduction autorisée moyennant mention de la source. Pour toute utilisation ou reproduction de photos ou d'autres éléments non couverts par le droit d'auteur de l'AESM, l'autorisation doit être obtenue directement auprès des titulaires du droit d'auteur.

Image de couverture: © jpgfactory

Les recherches effectuées avant le retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne le 31 janvier 2020, et publiées ultérieurement, peuvent inclure des données relatives aux 28 États membres de l'UE. Après cette date et sauf indication contraire, les recherches ne prennent en compte que les 27 États membres de l'UE (UE28 moins le Royaume-Uni).

Téléphone: +351 21 1209 200

Courriel: <http://emsa.europa.eu/contact/contacts.html>

Site web: <http://emsa.europa.eu/>



RAPPORT EUROPÉEN SUR LA SÉCURITÉ MARITIME: FAITS MARQUANTS

Introduction

La première édition du rapport européen sur la sécurité maritime (EMSAFE), publié par l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), coïncide avec le 20^e anniversaire de l'Agence. Ce rapport fournit un aperçu complet et factuel sur un large éventail de sujets liés à la sécurité maritime, ainsi qu'une analyse approfondie sur des domaines techniques spécifiques. L'EMSAFE regroupe des informations de toutes les bases de données hébergées par l'AESM, notamment EMCIP, SafeSeaNet, THETIS et STCW-IS, offrant ainsi la possibilité de procéder à des analyses croisées des données et d'obtenir des informations détaillées sur l'état de la sécurité maritime dans l'UE.

L'AESM tient à remercier toutes les parties prenantes qui ont apporté leur contribution et leurs commentaires à ce rapport, lui donnant ainsi davantage de poids. En particulier, l'AESM apprécie les contributions fournies par la Commission européenne (DG Mobilités et transports), les États membres, l'IACS, l'ECSA, l'ETF, SeaEurope, la CLIA, l'IUMI, MARIN, DIMECC/OneSea, l'INTERTANKO, Wartsila, la Cyprus Shipping Chamber et la Royal Association of Netherlands Shipowners.

Le présent document synthétise les principales problématiques traitées dans le premier rapport EMSAFE.

Transport maritime et sécurité

Le transport maritime est le moteur de l'économie mondiale. Près de 80 % du commerce mondial de marchandises en volume est transporté par voie maritime. Les ports européens sont parmi les plus actifs au monde; en 2019, 3 587 millions de tonnes de marchandises y ont été traités, soit 6 % de plus qu'en 2016. En 2019, 37 % du volume total des échanges correspondait au transport intérieur et intracommunautaire. En outre, plus de 418,8 millions de passagers ont embarqué et débarqué des navires à passagers dans les ports de l'UE en 2019, soit 13 % de plus qu'en 2016.

Mais la composante essentielle du transport maritime, sur laquelle reposent à la fois son fonctionnement actuel et ses progrès futurs, est la sécurité. Notre cadre actuel en matière de sécurité maritime – tant au sein de l'Union européenne qu'au niveau international – a évolué au fil des décennies. Son évolution a

été en grande partie provoquée par des accidents catastrophiques particuliers, à commencer par le naufrage du Titanic il y a plus d'un siècle.

Le transport maritime étant par nature international, sa sécurité est réglementée en premier lieu par des conventions internationales. La Convention SOLAS de 1974 constitue la principale convention en matière de sécurité. Ratifiée par 167 États, elle couvre 98,89 % du tonnage marchand mondial. Un pourcentage similaire de la flotte est couvert par deux autres conventions essentielles pour la sécurité maritime: la Convention COLREG et la Convention sur les lignes de charge. En ce qui concerne les navires de pêche, bien qu'il ne soit pas encore en vigueur, un instrument international a été élaboré (l'Accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du Protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche).

Les gens de mer et la sécurité

Des gens de mer qualifiés sont essentiels pour garantir la sécurité des opérations maritimes et sont indispensables à l'avenir du secteur maritime dans son ensemble. Fin 2019, 216 000 capitaines et officiers étaient titulaires des certificats de capacité valides délivrés par des États membres de l'UE, tandis que 120 590 autres capitaines et officiers détenaient des certificats de capacité originaux délivrés par des pays tiers avec des approbations délivrées par des États membres de l'UE attestant de leur reconnaissance. Au total, 330 000 capitaines et officiers sont enregistrés comme membres d'équipage potentiels pour servir à bord de navires battant pavillon d'un État membre de l'UE. Cependant, **le profil d'âge des gens de mer augmente**, et le recrutement et la fidélisation de ceux qui travaillent à bord des navires restent un défi pour l'avenir.

Les efforts déployés pour améliorer les conditions de travail des gens de mer, comme la Convention sur le travail maritime (MLC), vont dans le bon sens. Toutefois, les chiffres des inspections menées au titre du contrôle par l'État du port montrent **qu'environ 25 % des déficiences constatées sont liées au facteur humain**, la plupart d'entre elles relevant du titre 4 de la MLC, qui traite des soins de santé, de la protection de la sécurité et de la prévention des accidents des gens de mer.

La formation des gens de mer est un élément important du processus de sécurité. Les navires

battant pavillon d'un État membre de l'UE embarquent des gens de mer qui ont été instruits, formés et diplômés au sein et en dehors de l'UE. L'évaluation du respect de la Convention STCW par les pays tiers est centralisée par la Commission européenne, afin que leur certificat de capacité puisse être reconnu par les États membres et, par conséquent, qu'ils puissent être autorisés à travailler à bord de navires battant pavillon d'un État membre de l'UE. La Commission européenne, assistée par l'AESM qui effectue les inspections nécessaires sur le terrain, évalue les systèmes d'enseignement mis en œuvre dans les pays tiers au nom des États membres de l'UE et conformément à la convention STCW. À cette fin, **plus de 70 inspections d'administrations maritimes, d'établissements d'enseignement et de formation ont été effectuées dans des pays tiers du monde entier** afin d'évaluer leur conformité à la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW). À la suite de ces inspections, 49 États tiers ont été reconnus.

La pandémie de COVID-19 – avec des gens de mer dans l'incapacité de quitter ou de rejoindre des navires, et dans certains cas, avec des membres d'équipage et des passagers contaminés ne pouvant pas débarquer et recevoir des soins médicaux appropriés – a démontré la vulnérabilité de la vie à bord des navires et a ajouté une nouvelle problématique à prendre en compte.

L'augmentation de l'automatisation sur les navires peut susciter de nouveaux défis pour les gens de mer; un nouveau type de transport maritime qui nécessitera de nouvelles qualifications. Il reste également à déterminer si une éventuelle réduction de l'équipage due à une automatisation accrue ne risque pas également d'accroître la fatigue. D'un autre côté, l'automatisation pourrait apporter de nouvelles opportunités liées à l'amélioration des conditions de travail avec la possibilité de travailler à terre.

Conformité

La mise en œuvre de la législation en matière de sécurité maritime dans l'UE relève de la responsabilité des États membres en leur qualité d'État du pavillon, d'État du port et d'État côtier.

État du pavillon

En 2020, environ 13 000 navires portant un numéro OMI battaient pavillon des États membres de l'UE, à l'exclusion des navires de pêche. Ce chiffre représente 14 % de la flotte mondiale en termes de nombre de navires et 18 % sur le plan de la taille (mesurée en tonnage brut [GT], une mesure de la portée en lourd utile). Environ 20 % de la flotte mondiale est détenue par des ressortissants ou des entreprises de l'UE.

Les types de navires représentant la plus grande proportion de la flotte des États membres de l'UE (hors navires de pêche) sont les autres navires de travail (30 %), suivis des navires à passagers (19 %) et des bateaux-citernes (17 %), dont respectivement 45 % sont des navires rouliers à passagers et 45 % des chimiquiers.

La flotte de l'UE se développe, mais à un rythme plus lent que celui de la flotte mondiale. Au cours des cinq dernières années, la part des navires battant pavillon dans les États membres de l'UE a augmenté de 3,4 %, tandis que la flotte mondiale a augmenté d'environ 7 %.

L'âge d'un navire est un élément important de la sécurité; il définit les normes de sécurité qui lui sont applicables. L'âge moyen de la flotte des États membres de l'Union européenne (États membres de l'UE) est comparable à celui de la flotte mondiale. Les navires à passagers et les navires rouliers à passagers sont les types de navires les plus anciens de la flotte de l'UE, avec respectivement un âge moyen de 28 et 27 ans, tandis que les plus récents sont les vraquiers et les gaziers, avec un âge moyen de 10 ans, suivis des porte-conteneurs d'un âge moyen de 11 ans et des chimiquiers d'un âge moyen de 12 ans.

La majorité des pavillons des États membres de l'UE figurent sur la liste blanche du protocole d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port, c'est-à-dire ceux présentant de bons résultats en matière de sécurité. Seuls deux figurent sur la liste grise, c'est-à-dire ceux présentant des problèmes de sécurité, et aucun ne figure sur la liste noire.

Les États du pavillon délèguent de plus en plus de compétences, notamment dans l'exécution des visites statutaires, à des organismes agréés. Cela signifie qu'une partie des connaissances et de l'expérience des États du pavillon de l'UE est effectivement externalisée, ce qui renforce l'importance de conserver l'expertise centralisée de l'UE. Les États

du pavillon sont responsables de la surveillance des activités des organismes qu'ils ont agréés, mais le système d'audit des États du pavillon (IMSAS) de l'Organisation maritime internationale (OMI) montre que, **en ce qui concerne la délégation de pouvoirs à des organismes agréés, les constatations les plus récurrentes sont liées à des faiblesses dans le programme de surveillance de l'administration.**

Au niveau mondial, il existe 95 organismes agréés par au moins un pavillon, mais **seuls 12 sont reconnus par l'Union européenne et sont régulièrement inspectés par l'AESM.** Pendant la pandémie de COVID-19, des inspections ont pour la première fois été effectuées à distance. Certains États du pavillon ont préconisé la poursuite de cette pratique, car elle permet de réaliser des économies importantes. Toutefois, le manque d'harmonisation des procédures pourrait entraîner des risques pour la sécurité. L'UE a pris une initiative au niveau de l'OMI pour limiter l'utilisation des inspections à distance à des circonstances exceptionnelles et les soumettre à un contrôle physique ultérieur afin de s'assurer que le niveau de sécurité ne diminue pas.

Comme il n'existe pas de base de données centralisée sur les inspections des États du pavillon, il n'est pas possible d'analyser les déficiences constatées. Toutefois, **près de 40 % des déficiences constatées dans le cadre du régime spécial d'inspection pour les navires rouliers à passagers et les navires à grande vitesse (NGV) concernent la sécurité incendie.**

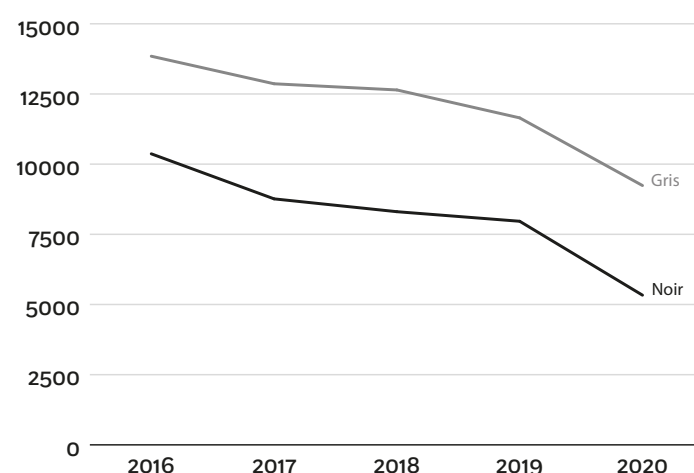
État du port

Le contrôle par l'État du port (CEP) constitue une deuxième ligne de vérification très efficace de la mise en œuvre. Il convient de souligner ici le travail accompli par l'ensemble des inspecteurs de CEP dans l'UE, avec **plus de 14 000 inspections réalisées chaque année. Une inspection sur deux révèle au moins une déficience**, et plus de **50 % de toutes les déficiences enregistrées sont liées à la sécurité** (relevant de la Convention internationale pour la sécurité de la vie en mer [SOLAS]). Les déficiences liées à la sécurité incendie sont les plus fréquemment signalées, quel que soit le type de navire.

Les eaux de l'UE sont parmi les plus fréquentées du monde, ce qui a un impact direct sur la sécurité maritime. En 2020, plus de 680 000 escales de navires ont eu lieu dans les ports de l'UE. Près d'un quart des navires ayant visité les ports de l'UE au

cours des cinq dernières années battaient pavillon d'un pays extérieur à l'UE, **la quasi-totalité (92 %) étant enregistrée dans des pays figurant sur la liste blanche du protocole d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port.** À cette période, seuls 5 % des navires battant pavillon d'un État non-membre de l'UE et visitant des ports européens étaient enregistrés dans des pays figurant sur la liste grise du protocole d'entente de Paris, et seuls 3 % étaient enregistrés dans des pays présentant des problèmes de sécurité plus importants (liste noire du protocole d'entente de Paris). Les 3 principaux navires ne battant pas pavillon d'un État membre de l'UE et visitant des ports de l'UE provenaient du Panama, d'Antigua-et-Barbuda et du Libéria.

Escales dans l'UE de navires battant pavillon gris et noir d'un État non-membre de l'UE



La fausse déclaration de marchandises dangereuses et polluantes (hazmat) présente un risque grave pour l'équipage, la cargaison et les ports d'accueil.

Le pourcentage de déclarations de matières dangereuses manquantes en 2020 (dans le système européen de suivi du trafic des navires SafeSeaNet) était respectivement proche de 9 % pour les navires au départ des ports de l'UE et de 12 % pour les navires arrivant de ports non européens.

Le développement d'un système de guichet unique maritime européen pleinement exploité jettera les bases d'un échange de données plus précis entre les acteurs du transport maritime, qui s'accompagnera d'une réduction de la charge administrative actuellement associée aux obligations de déclaration. Cela permettra d'améliorer la qualité, la rapidité et la disponibilité des informations échangées.

État côtier

Les États côtiers ont certains droits et obligations en vertu de divers instruments internationaux, l'un des plus importants étant la recherche et le sauvetage (SAR). Au niveau mondial et au sein de l'UE, la compétence en matière de recherche et de sauvetage se situe au niveau national et fonctionne par le biais d'accords de coopération dans différentes régions de l'UE. **La plupart des cas d'activations de SAR dans l'UE (60 %) concernaient des accidents impliquant des navires de pêche.**

Le changement climatique ouvre de nouvelles voies dans l'Arctique, non seulement pour le transport de marchandises, mais aussi pour le transport de passagers à bord de bateaux de croisière (qui se rendent également de plus en plus en Antarctique). S'agissant de régions isolées et difficiles d'accès, ces nouveaux itinéraires ont des répercussions en matière de recherche et de sauvetage.

Mise en œuvre de la législation maritime de l'UE

La législation maritime de l'UE est régulièrement vérifiée par le biais de visites effectuées par l'AESM au nom de la Commission européenne. Plus de 200 visites ont été effectuées depuis la création de l'AESM en 2002, ainsi que plus de **300 inspections** dans le monde entier liées aux activités des organismes agréés par l'UE. Les visites dans les États membres sont bien plus que de simples «contrôles». Elles offrent aux administrations maritimes la possibilité d'accroître leur efficacité en tirant parti des meilleures pratiques déjà en place dans d'autres États membres, contribuant ainsi à améliorer les performances en matière de sécurité. L'analyse horizontale d'un cycle complet de visites fournit aux administrations une référence en matière de sécurité par rapport à laquelle elles peuvent comparer leurs propres opérations, contribuant ainsi à une plus grande harmonisation. Elle fournit également aux législateurs de l'Union des commentaires de première main sur les questions pratiques rencontrées lors de la mise en œuvre du droit de l'Union.

Accidents

Au cours des cinq dernières années, **une moyenne de 3 200 accidents se sont produits chaque année** à bord de navires relevant du champ d'application de la législation européenne, ce qui exclut, entre autres, les navires de pêche de moins de 15 mètres de long. Les événements ayant des conséquences telles que la perte de vies humaines, la perte de l'ensemble du navire ou des dommages importants occasionnés sur les équipements (très graves) représentent 2,4 % de tous les accidents signalés. Les accidents ayant des conséquences telles que des navires endommagés au point d'être incapables de poursuivre leur route, des blessures graves ou des dommages non graves à l'environnement (graves) ont représenté un total de 24,9 % de tous les accidents.

Environ 90 % de toutes les personnes touchées par des accidents de mer au cours des cinq dernières années étaient des membres d'équipage; 490 décès ont été enregistrés entre 2014 et 2020. Le plus grand nombre de décès enregistrés a eu lieu lors d'accidents impliquant des **cargos**, qui constituent les navires les plus courants de la flotte, suivis par les **navires de pêche**, qui restent le type de navire le plus vulnérable en matière d'accidents.

Les refuges, c'est-à-dire les zones où les navires ayant besoin d'assistance peuvent se rendre pour stabiliser leur état et ainsi réduire les risques pour la vie humaine et l'environnement, sont essentiels lorsque des accidents surviennent en mer. Les lignes directrices opérationnelles de l'UE relatives aux refuges et les exercices de simulation réguliers associés fournissent des outils pratiques aux autorités dans ces situations. Toutefois, **la pandémie de COVID-19** a démontré que le concept de refuge, tel qu'il est actuellement défini, ne tient pas compte d'une crise humanitaire de cette nature liée à la santé et, par conséquent, un mécanisme similaire pour de telles situations pourrait apporter une valeur ajoutée.

Nouveaux développements: sécurité des navires et équipements marins

Le cycle consistant à proposer, discuter, approuver et mettre en œuvre de nouvelles exigences en matière de sécurité est un processus complexe et long. Par exemple, la question des incendies sur les navires rouliers à passagers a été mise en évidence pour la première fois en 2015 après la catastrophe du *Norman*

Atlantic, au cours de laquelle 11 personnes ont perdu la vie. Cependant, **il est probable que les nouvelles normes élaborées pour s'attaquer au problème ne deviennent obligatoires qu'en 2026.**

Dans la plupart des cas, les normes améliorées ne sont **pas appliquées rétroactivement en raison de leur impact économique et technique disproportionné**, ce qui signifie que les changements en matière de sécurité peuvent prendre des décennies avant d'avoir un impact sur l'ensemble de la flotte. Les exigences en matière de stabilité après avarie pour les navires à passagers en sont un bon exemple. Une analyse de la flotte battant pavillon d'un État membre de l'UE montre que 40 % des navires à passagers actuellement en service ont été construits avant 1990. Depuis lors, les exigences en matière de stabilité après avarie ont été considérablement améliorées, et ce, à trois reprises.

Les sujets les plus pertinents de l'agenda européen actuel en matière de sécurité comprennent la sécurité incendie sur les navires rouliers à passagers; le transport de véhicules à carburant alternatif sur les navires; l'interface entre le transport routier et maritime; les incendies de fret sur les porte-conteneurs et la perte de conteneurs; les questions de sécurité liées aux technologies émergentes (navires sans équipage) et la révision de trois directives clés de l'Union européenne sur les enquêtes sur les accidents, le contrôle par l'État du port et la mise en œuvre par l'État du pavillon.

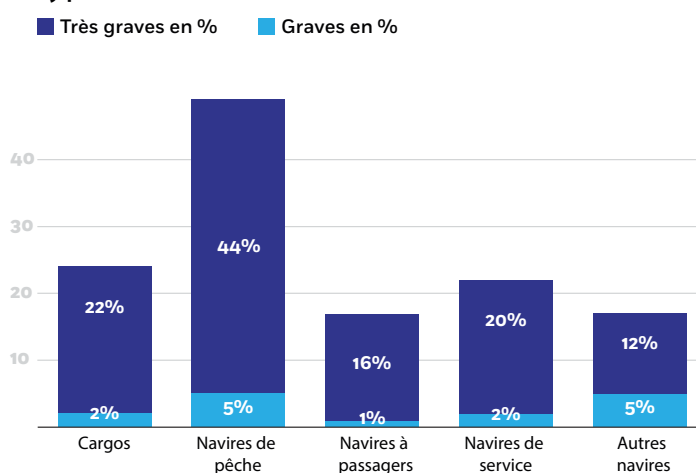
En ce qui concerne la flotte de pêche de l'UE, près de 75 000 navires sont immatriculés dans l'UE-27. Seuls 3 % d'entre eux relèvent du champ d'application de la directive européenne consacrée à la sécurité de ces navires (d'une longueur supérieure à 24 mètres).

En outre, même si les navires de pêche représentent 17 % du nombre total de navires impliqués dans les accidents signalés, **le nombre de navires de pêche perdus représente plus de 55 % du nombre total de navires perdus**, une tendance observée ces dernières années. De plus, le nombre d'accidents très graves et d'accidents graves **est beaucoup plus élevé pour les navires de pêche** que pour l'ensemble de la flotte. Environ 50 % de tous les accidents impliquant des navires de pêche ont été signalés comme très graves ou graves, alors que la moyenne pour toutes les catégories de navires est de 27 %.

En ce qui concerne la sécurité des équipements marins, il est intéressant de noter que le portail de

la directive relative aux équipements marins (MED) développé par l'AESM, qui compte plus de **190 000 entrées mensuelles provenant de 5 412 utilisateurs enregistrés dans le monde entier**, dispose d'une nouvelle version mobile permettant de scanner des étiquettes électroniques. Ce dispositif pourra être particulièrement utile aux autorités de surveillance du marché en contribuant à réduire la possibilité d'avoir à bord des équipements non conformes, car cela facilitera la vérification de la conformité.

Taux d'événements très graves et graves par type de navire



Nouveaux développements: sécurité et durabilité

Les efforts visant à atteindre les objectifs en matière d'émissions dans le cadre du pacte vert pour l'Europe doivent aller de pair avec les efforts visant à assurer la sécurité des navires, d'autant plus que l'utilisation de nouveaux carburants (GNL, hydrogène, GPL, méthanol, ammoniac et biocarburants) et de nouvelles technologies d'alimentation (batteries et piles à combustible) s'accompagnent de risques pour la sécurité.

Les systèmes d'alimentation des navires par piles à combustible sont en cours de développement comme alternative aux piles et batteries rechargeables. Les piles à combustible présentent l'avantage de ne pas avoir besoin d'être rechargées si le carburant continue d'être fourni, mais elles présentent des inconvénients en termes de faible densité de puissance et de risques liés à l'utilisation d'hydrogène.

L'électrification doit être envisagée sous deux angles

différents. D'un côté, les navires faisant escale dans les ports peuvent être amenés à se connecter à **un réseau électrique à quai** pendant le chargement ou le déchargement de leur cargaison. Cette opération entraîne des risques associés à l'interface entre le navire et la station de recharge à quai. À la demande de la Commission européenne, l'AESM élabore actuellement des lignes directrices sur l'électricité à quai, concernant principalement le côté portuaire, tandis que l'OMI élabore des lignes directrices axées côté navire. Le second angle traite de **l'installation de batteries comme source d'énergie primaire sur les navires**. À cet égard, des risques et des mesures de sécurité spécifiques doivent être envisagés. La Commission européenne a demandé à l'AESM de commencer à travailler sur ce sujet avec les parties prenantes concernées.

Le passage aux carburants alternatifs ne se limite pas au transport maritime. Le transport terrestre s'oriente également vers la durabilité afin d'atteindre les objectifs en matière d'émissions. Dans l'UE, **les véhicules à carburant alternatif ont augmenté de 29 %** entre 2019 et 2021, ce qui signifie que les navires à passagers et les cargos doivent se préparer à atténuer les risques de sécurité liés au transport de ce type de véhicules.

Nouveaux développements: sécurité et transition numérique

La délivrance de certificats numériques de navires (certificats électroniques) peut permettre de générer d'importants gains d'efficacité. En l'occurrence, les inspecteurs pourront passer moins de temps à vérifier les documents à bord, leur permettant ainsi de se concentrer davantage sur l'état du navire.

L'utilisation accrue de systèmes à bord des navires reposant sur la numérisation, l'intégration et l'automatisation s'accompagne d'un risque cybernétique qui peut avoir une incidence sur la sécurité du navire et des personnes à bord. En général, la cybersécurité concernera la protection des services numériques contre les attaques intentionnelles. Cependant, les services numériques à bord des navires sont menacés par des actions non intentionnelles et bénignes pouvant affecter la sécurité globale. Il peut s'agir, par exemple, d'une panne survenant lors de la maintenance d'un logiciel et de l'application d'un correctif (ou de son absence). Même s'il est désormais obligatoire d'inclure les cyber-

risques dans le système de gestion de la sécurité du navire, la mise en œuvre et l'audit des mesures visant à traiter ces risques à bord peuvent s'avérer difficiles pour l'industrie et les administrations nationales.

Nouveaux développements: sécurité et autonomie

L'automatisation gagne du terrain dans le monde maritime, entraînant différents niveaux d'autonomie pour les navires. Les navires autonomes offrent non seulement de nouvelles opportunités pour l'industrie, mais posent également des défis (disposer de systèmes de décision pour remplacer la prise de décision critique de l'équipage afin d'éviter les collisions, réagir aux mauvaises conditions météorologiques et les éviter, faire face aux risques de cybersécurité, etc.). L'absence d'un cadre législatif approprié (terminologie, responsabilité, normes, etc.) pourrait pour l'instant freiner l'automatisation croissante à bord des navires. Néanmoins, le processus d'automatisation devrait être progressif; il est probable qu'au cours des premières années d'exploitation, les navires commandés à distance et hautement autonomes emprunteront les mêmes routes et feront escale dans les mêmes ports que les navires traditionnellement pourvus d'un équipage à bord. Des défis difficiles à prévoir peuvent se présenter, notamment en matière d'inspections, de manœuvres en mer et au port, de surveillance du trafic hybride, ainsi qu'en termes de qualifications et compétences des personnes à bord et à terre.

Conclusions

Dans l'ensemble, on peut conclure que l'UE a mis au point un solide système de sécurité maritime. De nombreux défis nous attendent, mais une chose est sûre: il n'est pas question de relâcher nos efforts en matière de sécurité. Au contraire, pour éviter un retour à l'ère de la navigation sous-normes qui s'est manifestée par des accidents comme celui de l'Erika ou du Prestige, l'UE doit continuer à investir dans son cadre de sécurité maritime et à le renforcer.

En tant que premier niveau de défense, l'État du pavillon joue un rôle central. Mais la plupart des travaux d'inspection ont été délégués à des organismes agréés et il est donc essentiel d'assurer un suivi et une surveillance appropriés au niveau de l'UE. Les performances du deuxième niveau, le CEP, sont notables, et ses résultats peuvent être facilement

analysés par le biais de la plate-forme d'information THETIS.

Du point de vue de l'industrie, la flotte des États membres de l'UE continue de croître, bien qu'à un rythme plus lent que la flotte mondiale; quant à l'industrie européenne des équipements marins, elle occupe le premier rang mondial. D'autre part, les chantiers navals de l'UE continuent de perdre des parts de marché (qui ne détiennent actuellement que 3 % du tonnage brut mondial) par rapport à l'Asie.

Pour ce qui est du profil d'âge, l'âge moyen de la flotte de l'UE est similaire à celui de la flotte mondiale. La catégorie la plus ancienne est la flotte à passagers, dont l'âge moyen est de 28 ans, tandis que les vraquiers et les gaziers n'ont que 10 ans en moyenne.

Les gens de mer qualifiés sont essentiels pour garantir la sécurité des opérations maritimes et sont indispensables à l'avenir du secteur maritime. Cependant, le profil d'âge des gens de mer augmente, et le recrutement et la rétention de ceux qui travaillent à bord des navires restent un défi pour l'avenir. Dans le même temps, les inspections menées au titre du contrôle par l'État du port (CEP) montrent qu'environ 25 % de toutes les déficiences constatées sont liées au facteur humain.

En ce qui concerne la sécurité des navires, le nombre d'accidents affiche une tendance stable, avec une baisse significative en 2020, très probablement due à l'impact de la COVID-19 sur le trafic maritime. La vulnérabilité des navires de pêche, des grands navires à passagers et les incendies sur les navires rouliers à passagers et sur les porte-conteneurs sont quelques-uns des grands défis à relever.

Les efforts visant à atteindre les objectifs en matière d'émissions dans le cadre du pacte vert pour l'Europe doivent aller de pair avec les efforts visant à assurer la sécurité des navires, d'autant plus que l'utilisation de nouveaux carburants (GNL, hydrogène, GPL, méthanol, ammoniac et biocarburants) et de nouvelles technologies d'alimentation (batteries et piles à combustible) s'accompagnent de risques pour la sécurité.

La transition numérique est susceptible d'apporter des efficacités nouvelles, les certificats électroniques pour les navires et les étiquettes électroniques pour les équipements marins étant deux avantages futurs éventuels. Le renforcement de l'automatisation ne manquera pas non plus d'apporter des avantages

en termes de possibilités accrues pour l'industrie maritime. Toutefois, l'automatisation peut également conduire à un nouvel ensemble de défis en matière de sécurité, ainsi qu'à une actualisation des besoins de formation et des qualifications (de l'équipage).

Dans l'ensemble, les années à venir connaîtront de nombreux développements qui affecteront la sécurité maritime de l'UE. L'AESM continuera de soutenir la Commission européenne, les États membres, l'industrie et les autres parties prenantes concernées pour renforcer la sécurité au cours des prochaines décennies, comme elle l'a fait pendant ses vingt premières années d'existence.



Entrer en contact avec l'UE

En personne

Des centaines de centres d'information Europe Direct existent au sein de l'Union européenne. Vous trouverez l'adresse du centre le plus proche de chez vous à l'adresse suivante:

https://european-union.europa.eu/contact-eu_en.

Par téléphone ou par courrier électronique

Europe Direct est un service qui répond à vos questions sur l'Union européenne. Vous pouvez contacter ce service:

- au numéro vert suivant: 00 800 6 7 8 9 10 11 (certains opérateurs peuvent facturer ces appels)
- au numéro standard suivant: +32 22999696
- par courrier électronique à l'adresse suivante: https://european-union.europa.eu/contact-eu_en

S'informer sur l'UE

En ligne

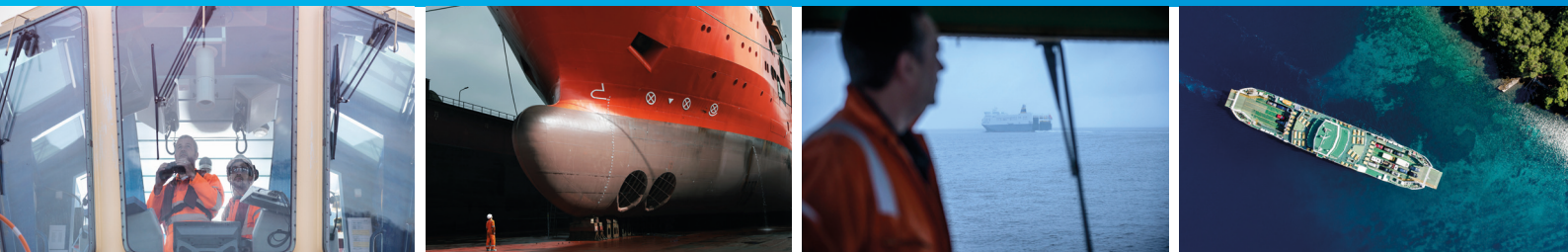
Des informations sur l'Union européenne sont disponibles dans toutes les langues officielles de l'UE sur le site web Europa à l'adresse suivante: <https://europa.eu> Publications de l'UE Vous pouvez télécharger ou commander des publications gratuites et payantes de l'UE à l'adresse suivante: <https://op.europa.eu/publications> Plusieurs exemplaires de publications gratuites peuvent être obtenus en contactant Europe Direct ou votre centre d'information local (voir https://european-union.europa.eu/contact-eu_en).

Droit de l'Union et documents connexes

Pour accéder aux informations juridiques de l'UE, y compris à l'ensemble du droit de l'Union depuis 1952 dans toutes les versions linguistiques officielles, rendez-vous sur le site EUR-Lex à l'adresse suivante: <http://eur-lex.europa.eu>.

Données ouvertes de l'UE

Le portail des données ouvertes de l'UE (<http://data.europa.eu/euodp>) donne accès à des ensembles de données de l'UE. Les données peuvent être téléchargées et réutilisées gratuitement, à des fins tant commerciales que non commerciales.



À PROPOS DE L'AGENCE EUROPÉENNE POUR LA SÉCURITÉ MARITIME

L'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) est l'une des agences décentralisées de l'Union européenne. Basée à Lisbonne, au Portugal, l'Agence a pour mission d'assurer un niveau élevé de sûreté et de sécurité maritimes, de prévention et de lutte contre la pollution causée par les navires, ainsi que de lutte contre la pollution marine provenant des installations pétrolières et gazières. L'objectif général est de promouvoir un secteur maritime sûr, propre et économiquement viable dans l'UE.

Contactez-nous pour plus d'informations

Agence européenne pour la sécurité maritime

Praça Europa 4
Cais do Sodré
1249-206 Lisbonne
Portugal

Tél. +351 21 1209 200 / Fax +351 21 1209 210
emsa.europa.eu / [Twitter@EMSA_Lisbon](https://twitter.com/EMSA_Lisbon)