



FAITS ET CHIFFRES
RAPPORT 2025 SUR
LA SÉCURITÉ MARITIME EUROPÉENNE

AGENCE EUROPÉENNE POUR LA SÉCURITÉ MARITIME



European Maritime Safety Agency

Agence européenne pour la sécurité maritime

Praça de Europa 4,
1249-206 Lisbonne,
PORTUGAL

Tél.: +351 211 209 200

Internet: ems.a.europa.eu

Demandes d'informations: ems.a.europa.eu/contact

Mentions légales:

Ni l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) ni aucun tiers agissant au nom de l'Agence n'est responsable de l'usage qui pourrait être fait des informations contenues dans le présent rapport.

Déclaration concernant les droits d'auteur:

Le contenu du présent rapport peut être reproduit, adapté et/ou distribué, en tout ou en partie, quels que soient les moyens et/ou les formats utilisés, sous réserve que l'AESM soit mentionnée comme source originale du document. Cette mention doit figurer sur chaque exemplaire du document. Des citations peuvent être tirées de ce document sans autorisation préalable, moyennant mention de la source. Les autorisations susmentionnées ne concernent pas les éléments du présent rapport pour lesquels les droits d'auteur appartiennent à un tiers. Dans ce cas, l'autorisation de reproduction doit être obtenue auprès du titulaire du droit d'auteur.

Le présent rapport et tous les documents associés sont disponibles en ligne à l'adresse suivante: ems.a.europa.eu

© Agence européenne pour la sécurité maritime, 2025

De plus amples informations sur l'Union européenne sont disponibles à l'adresse suivante: https://european-union.europa.eu/index_fr.

Luxembourg: Office des publications de l'Union européenne, 2025

ISSN: 2443-6224

ISBN: 978-92-95229-29-7

doi:10.2808/3174228

Numéro de catalogue: TN-01-25-001-FR-N

Photo de couverture: Wojciech Wrzesień/Adobe Stock



Introduction

La deuxième édition du *Rapport sur la sécurité maritime européenne* (rapport Emsafe), entièrement révisée et mise à jour, se concentre sur les problèmes actuels ayant une incidence sur le transport et la sécurité maritimes dans l’Union européenne (UE). Globalement, le rapport Emsafe vise à contribuer à une meilleure compréhension des défis et opportunités auxquels le secteur maritime est confronté en matière de sécurité en rassemblant un ensemble de données techniques clés, provenant des bases de données de l’Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) et de l’extérieur, relatives à la sécurité des navires et à leur exploitation.

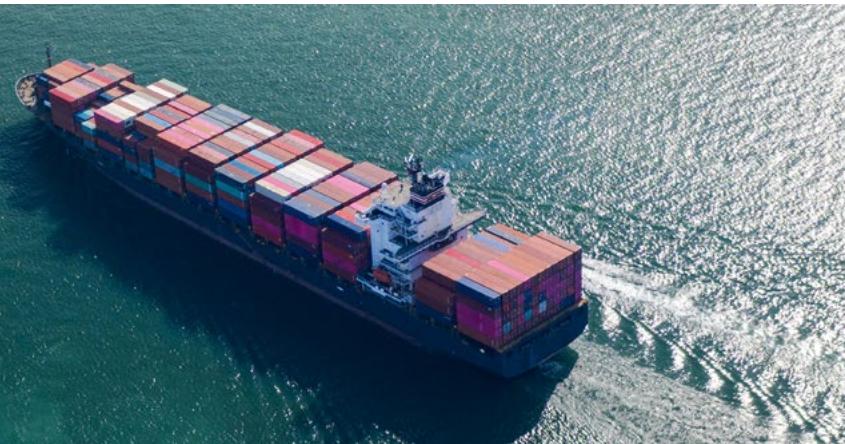
Le rapport Emsafe repose sur des données et des informations de 2019 à 2023, période au cours de laquelle les événements mondiaux ont eu une incidence substantielle sur le secteur maritime. La pandémie de COVID 19, les conséquences du retrait du Royaume-Uni de l’UE et les effets en cascade des conflits internationaux, notamment l’invasion de l’Ukraine et la situation au Moyen-Orient, ont tous influencé de manière considérable les flux de trafic maritime.

Dans ce contexte, cette deuxième édition du rapport Emsafe analyse les efforts déployés par le secteur maritime pour maintenir les niveaux de sécurité tout en s’adaptant à un paysage réglementaire en constante évolution et en relevant des défis supplémentaires, tels que le vieillissement de la flotte, la numérisation, la décarbonation et la nécessité de conserver et d’attirer une main-d’œuvre qualifiée.

En outre, depuis la publication du premier rapport en 2022, des accidents maritimes de grande ampleur, notamment les incendies à bord du *Fremantle Highway* et du *Felicity Ace*, ont mis en évidence de nouveaux risques pour la sécurité auxquels le secteur devrait s’efforcer de remédier.

Le secteur maritime de l'UE

© Naypong / Getty Images



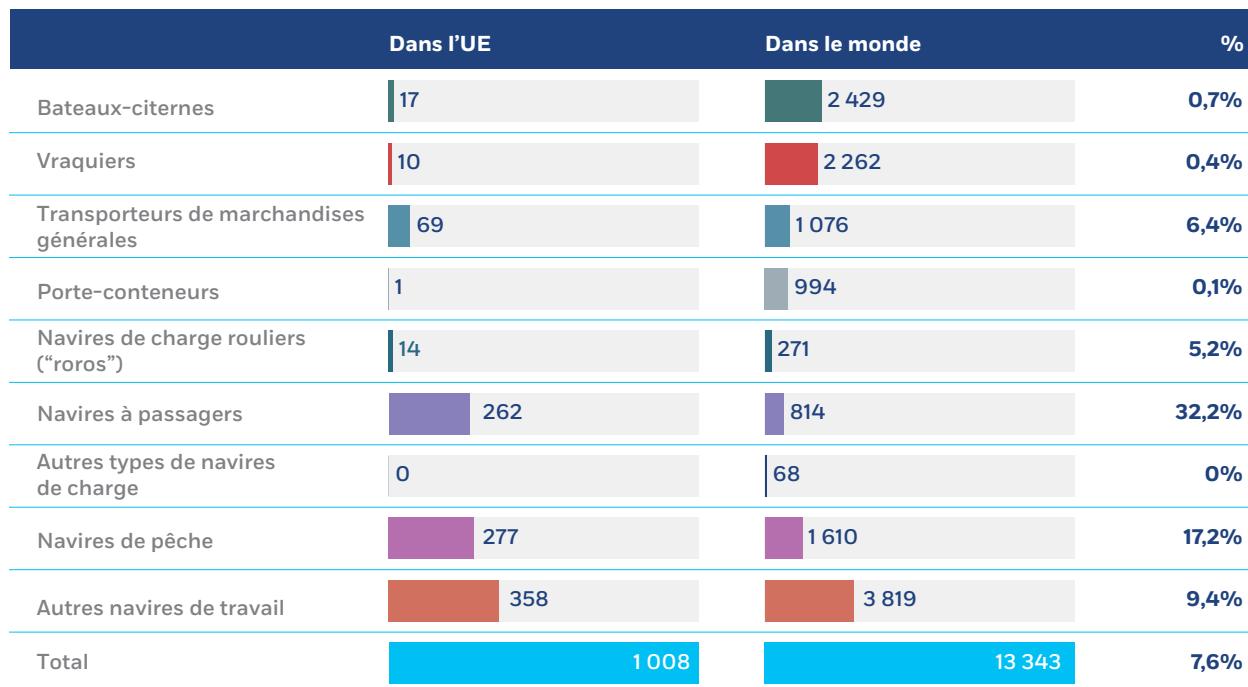
Avec plus de 80 % du volume du commerce mondial, le transport maritime est essentiel pour l'économie mondiale. Les ports de l'Union ont pris en charge plus de 3 375 millions de tonnes de marchandises en 2023, dont 39 % provenaient du transport national et intraeuropéen.

Plus de 880 000 navires ont fait escale dans des ports de l'Union en 2023, ce qui représente une augmentation de près de 20 % par rapport aux niveaux antérieurs à la pandémie. Plus de 50 % provenaient du trafic intérieur, les navires rouliers à passagers (“RoPax”) et les navires à passagers étant les types de bateaux les plus courants ayant fait escale dans les ports de l'Union. Environ trois quarts des navires ayant fait escale dans les ports de l'UE battent pavillon d'un État membre, et moins de 25 % d'entre eux sont enregistrés dans un pays tiers.

Tout au long de l'année 2023, **395 millions de passagers ont embarqué et débarqué dans les ports de l'Union**, soit 5,5 % de moins qu'en 2019 (après une chute de 45 % en 2020 en raison des restrictions de voyage imposées par la pandémie de COVID 19).

Entre 2019 et 2023, les **chantiers navals de l'UE ont représenté 7,6 % de l'activité mondiale de nouvelles constructions**, en nombre de navires construits. Par rapport aux années 2016 à 2020, **la part mondiale des navires construits dans l'UE sur une période équivalente de cinq ans a diminué de 1,2 %**. Malgré ce déclin, l'Union continue de jouer un rôle de premier plan dans la construction de navires à passagers, de navires de pêche et de navires de ravitaillement en mer. L'Espagne, les Pays-Bas et la Pologne sont les États membres qui produisent le plus grand nombre de navires dans ces catégories. L'Allemagne, l'Italie et la Finlande se concentrent quant à elles sur la construction de navires de plus grande taille, tels que les navires de croisière.

Figure 1: Nombre de nouveaux navires construits par type de navire, dans l'UE et dans le monde, et part de constructions de l'UE par type de navire (2019-2023) (*)



(*) Navires marchands ayant un numéro OMI, autopropulsés, d'une jauge brute de 100 ou plus.

Source: AESM

En revanche, l'**industrie européenne des équipements marins est un leader mondial**, avec 35 % des parts de marché pour une large gamme de produits.

Les données du [portail MED](#), la base de données de référence pour les produits certifiés dans l'Union en vertu de la directive relative aux équipements marins (directive 2014/90/UE), montrent que 45 % des équipements marins installés sur les navires battant pavillon d'un État membre de l'UE sont fabriqués par des entreprises basées dans l'UE.

État du pavillon



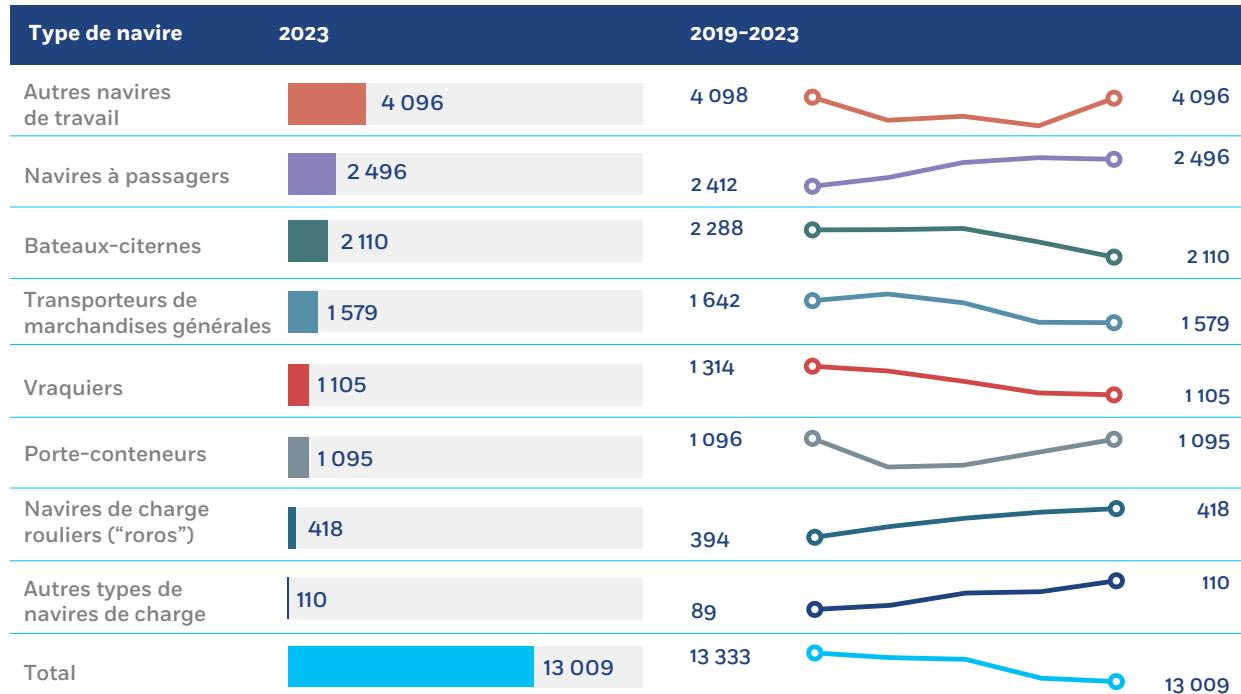
© artur carvalho / Getty Images

Les États membres de l'UE, en leur qualité d'États du pavillon, jouent un rôle fondamental pour assurer la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin. Ils doivent veiller à ce que les navires immatriculés auprès d'eux (battant leur pavillon) respectent toutes les réglementations internationales, européennes et nationales pertinentes, notamment les réglementations relatives à la construction, à l'exploitation, à la gestion et au recyclage des navires.

Flotte battant pavillon d'un État membre de l'UE

Contrairement à la flotte mondiale, qui a augmenté de 6 % entre 2019 et 2023 pour répondre à une demande croissante, la flotte sous pavillon de l'UE a diminué de 2 %.

Figure 2: Nombre de navires battant pavillon d'un État membre de l'UE.



Source: AESM

En 2023, la flotte sous pavillon d'un État membre de l'UE représentait environ 13 % de la flotte mondiale en nombre de navires et environ 16 % de la jauge brute mondiale.

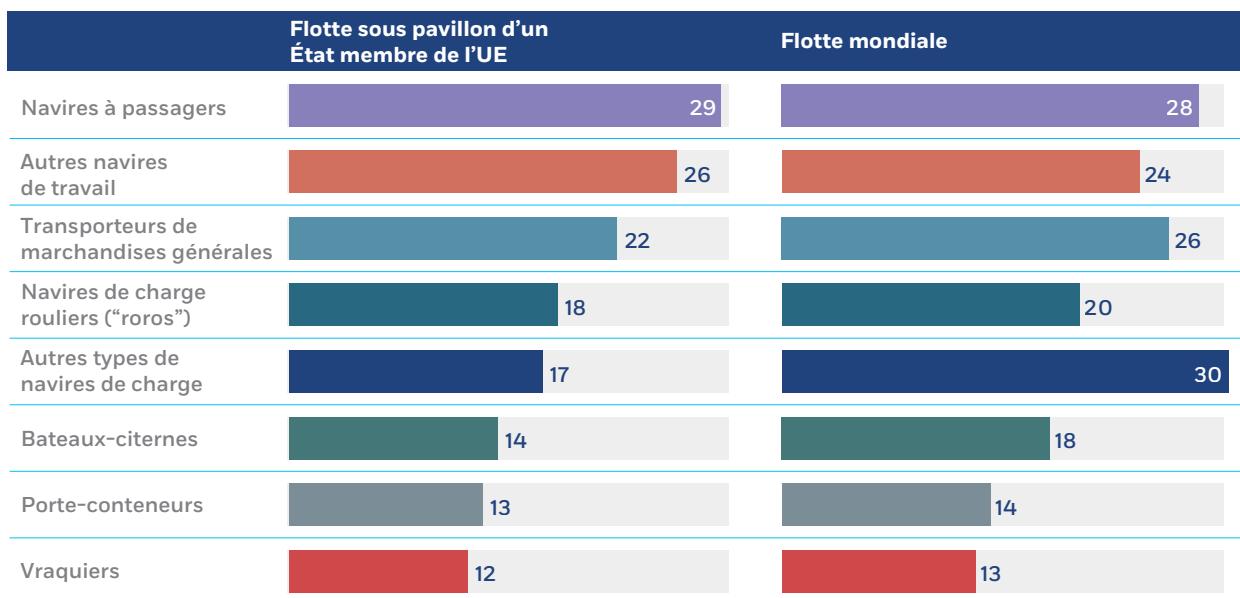
Alors que la jauge mondiale a augmenté de 13,8 % entre 2019 et 2023, celle des États membres de l'UE a diminué de 1 % au cours de la même période. La proportion de la jauge des États membres de l'UE par rapport à l'équivalent mondial est passée de 18,7 % en 2016 à 17,8 % en 2020 et 15,8 % en 2023.

Sécurité des navires à passagers dans l'UE

Le nombre de navires à passagers immatriculés dans les États membres de l'UE a augmenté de près de 2 % entre 2019 et 2023, les navires rouliers à passagers et les navires à grande vitesse (NGV) à passagers sous pavillon d'un État membre de l'UE représentant plus de **30 % de la flotte mondiale de ces types de navires et plus de 50 % en termes de jauge brute**. En outre, le nombre de NGV battant pavillon d'un État membre de l'UE a augmenté de 17 % au cours de la même période.

Malgré l'augmentation du nombre de navires à passagers dans l'UE, leur âge moyen n'a quant à lui pas diminué. **À compter de 2023, l'âge moyen des navires à passagers battant pavillon d'un État membre de l'UE était de 29 ans, contre 28 ans en 2019.**

Figure 3: Âge moyen (par type de navire) des navires sous pavillon d'un État membre de l'UE par rapport à la flotte mondiale.



Source: AESM

Cette tendance peut être directement liée au fait que **les navires existants passent du pavillon d'un pays tiers à celui d'un État membre de l'UE**.

Figure 4: Nombre de changements de pavillon par type de navire par rapport aux pavillons des États membres de l'UE (2019-2023).

	D'un État membre de l'UE à un autre État membre de l'UE	D'un État tiers à un État membre de l'UE	D'un État membre de l'UE à un État tiers	Solde
Bateaux-citernes	388	685	1108	-423
Vraquiers	125	404	769	-365
Transporteurs de marchandises générales	475	577	687	-110
Porte-conteneurs	380	683	729	-46
Navires de charge rouliers ("roros")	51	57	71	-14
Navires à passagers	254	97	118	-21
Autres types de navires de charge	43	38	9	29
Autres navires de travail	642	505	612	-107
Total	2 358	3 046	4 103	-1 057

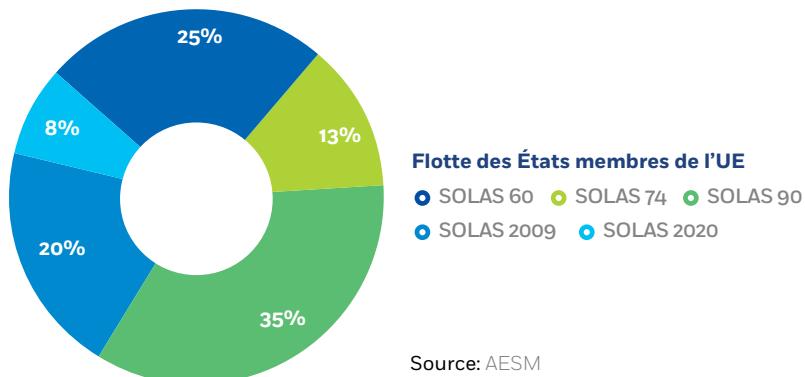
Source: AESM

De 2019 à 2023, le nombre de navires ayant quitté le pavillon d'un État membre de l'UE pour rejoindre celui d'un pays tiers a dépassé de 35 % le nombre de navires ayant quitté le pavillon d'un pays tiers pour rejoindre celui d'un État membre de l'UE. La plupart des navires ayant quitté le pavillon d'un État membre de l'UE étaient des vraquiers, des pétroliers, des chimiquiers et des transporteurs de marchandises générales.

L'âge moyen des navires à passagers transférés sous pavillon d'un État membre de l'UE était de 18 ans (21 ans dans le cas des navires rouliers à passagers). **Plus d'un tiers de ces navires étaient âgés de plus de 25 ans au moment où ils sont passés sous pavillon d'un État membre de l'Union.**

Le vieillissement des navires à passagers sous pavillon d'un État membre de l'UE est préoccupant. En général, les normes de sécurité ne sont pas appliquées rétroactivement, ce qui signifie que les navires sont conformes aux normes applicables au moment de leur construction. **38 % de tous les navires à passagers en exploitation** dans la flotte battant pavillon d'un État membre de l'Union ont été construits à un moment où les normes applicables en matière de stabilité après avarie étaient celles de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) de 1960 et 1974.

Figure 5: Navires à passagers sous pavillon d'un État membre de l'UE, soumis à différentes exigences SOLAS en matière de stabilité après avarie, en fonction de la date de construction (2023).

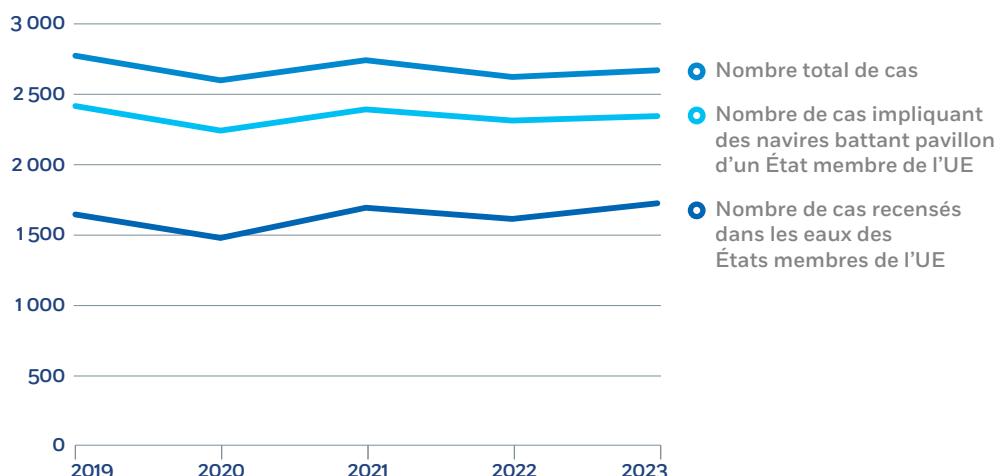


Source: AESM

Accidents

Le nombre d'accidents enregistrés est un indicateur fiable des performances de sécurité d'une flotte. Entre 2019 et 2023, une moyenne de **2 344 accidents impliquant au moins un navire battant pavillon d'un État membre de l'Union et relevant de la législation européenne applicable se sont produits chaque année**. Le nombre d'accidents signalés sur la plate-forme européenne d'informations sur les accidents de mer (EMCIP) (gérée par l'AESM) au cours de cette période a diminué de 16 % par rapport à la période couverte par la première édition du rapport Emsafe.

Figure 6: Total des accidents déclarés sur EMCIP (2019-2023).

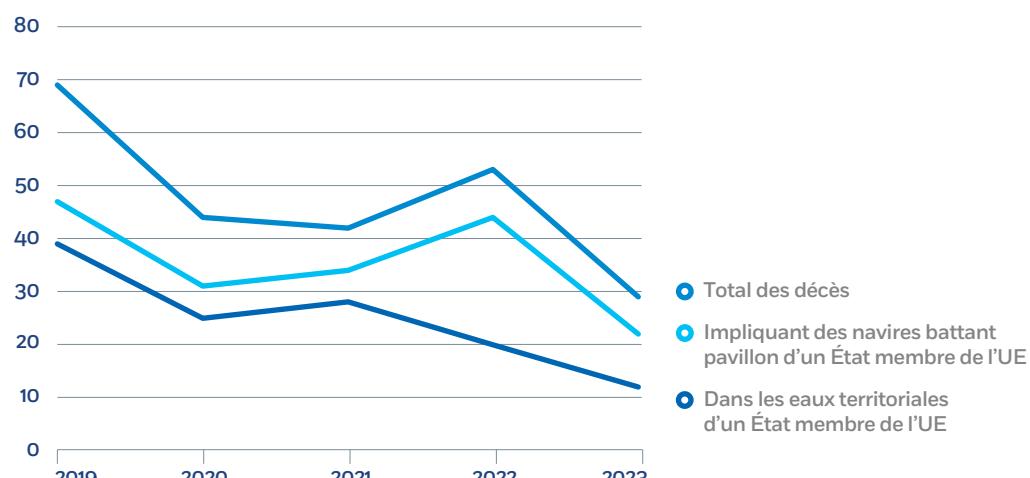


Source: EMCIP (AESM)

Les accidents graves (navires endommagés au point d'être inaptes à poursuivre leur voyage, blessures graves, dommages non graves pour l'environnement) représentaient 27,8 % de l'ensemble des accidents enregistrés au cours de la période, tandis que les accidents très graves (décès, perte totale, dommages graves pour l'environnement) représentaient 2,2 % du total.

En 2023, 22 personnes ont perdu la vie et 741 ont été blessées dans des accidents impliquant des navires sous pavillon d'un État membre de l'UE. Le nombre le plus élevé de décès a été enregistré dans les accidents impliquant des navires de charge, qui représentent environ 49 % de la flotte, suivis des navires de pêche et des navires de service.

Figure 7: Total des décès déclarés sur EMCIP (2019-2023).



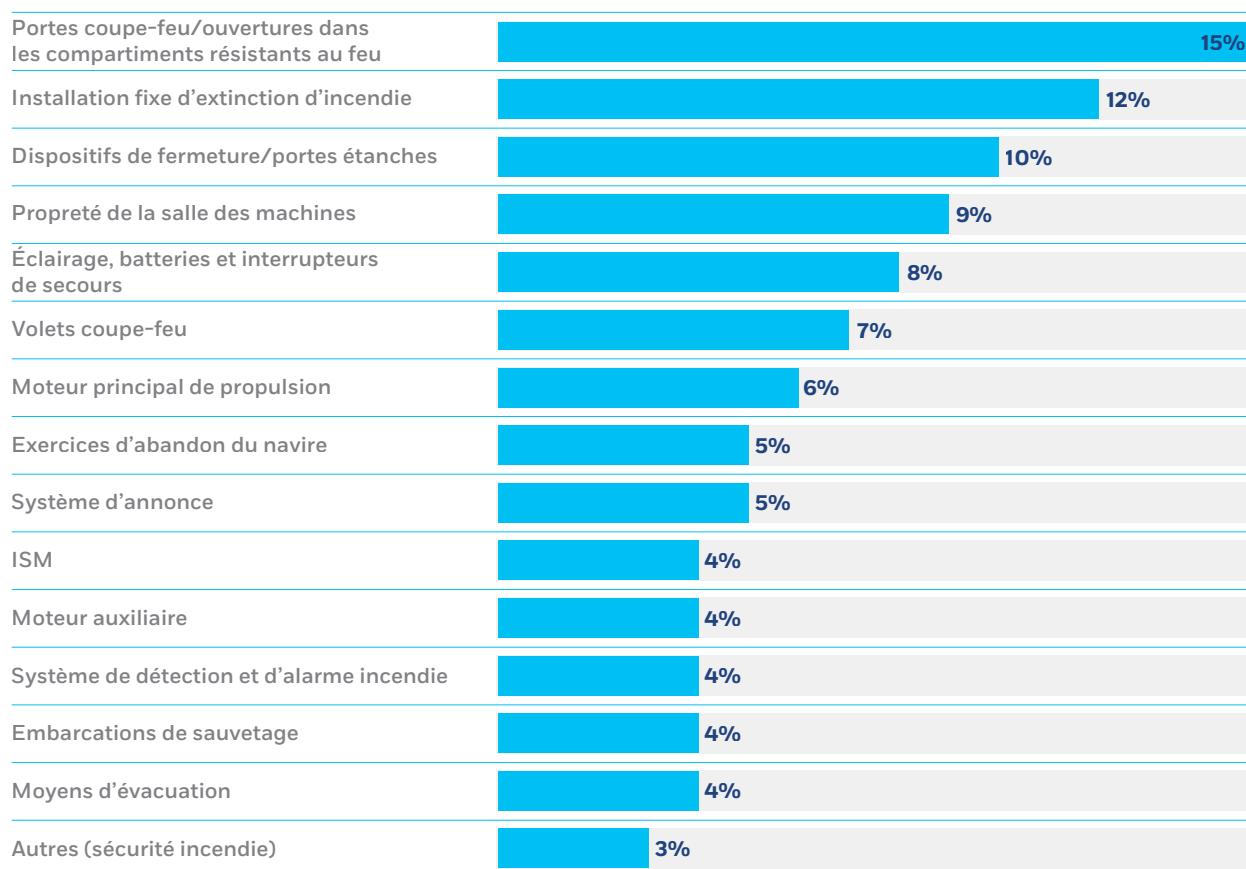
Source: EMCIP (AESM)

État du pavillon: indicateurs de sécurité

Le nombre d'irrégularités constatées lors des expertises ou inspections par l'État du pavillon pourrait également servir d'indicateur de performance potentiel en matière de sécurité.

Toutefois, il n'existe actuellement aucune base de données centralisée des inspections effectuées par les États du pavillon. L'équivalent le plus proche au niveau de l'Union est la base de données du régime spécial d'inspection des navires rouliers à passagers et des navires à grande vitesse, incluse dans la base de données THETIS-UE, qui est gérée par l'AESM. Les résultats de ces inspections montrent que **38 % de l'ensemble des irrégularités constatées concernent la sécurité incendie.**

Figure 8: Les 15 principales irrégularités constatées lors des inspections de navires rouliers à passagers et de navires à grande vitesse (2019-2023).

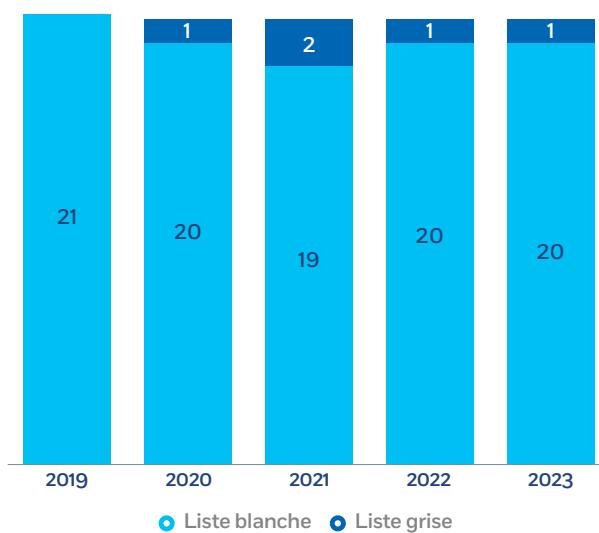


Source: Thetis (AESM, 2023b)

Au niveau international, les résultats du système d'audit des États membres de l'Organisation maritime internationale (OMI) fournissent des données agrégées utiles. **42 % de ces résultats sont liés aux obligations de l'État du pavillon**, la part la plus importante (33 %) étant liée à la mise en œuvre, suivie de l'exécution (17 %). Ce classement est resté constant au fil des ans, malgré un nombre plus important d'audits effectués entre 2016 et 2022 au niveau international.

Les résultats des inspections de contrôle par l'État du port (PSC, de l'anglais port State control) sont également un indicateur des performances en matière de sécurité des navires battant pavillon d'un État membre de l'Union et opérant au niveau international. En 2023, **tous les pavillons des États membres de l'UE soumis au régime du mémorandum d'entente de Paris ont été classés sur la liste blanche sauf un**, qui figurait sur la liste grise.

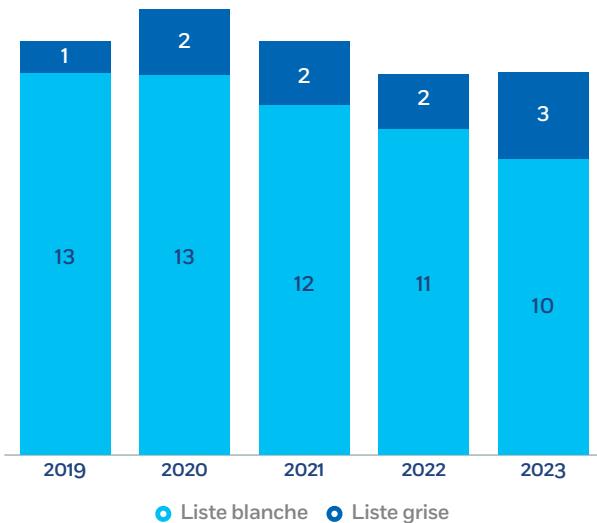
Figure 9: Performance des pavillons des États membres de l'UE selon le système des listes blanche, grise et noire du mémorandum d'entente de Paris.



Source: Mémorandum d'entente de Paris (Paris MoU)

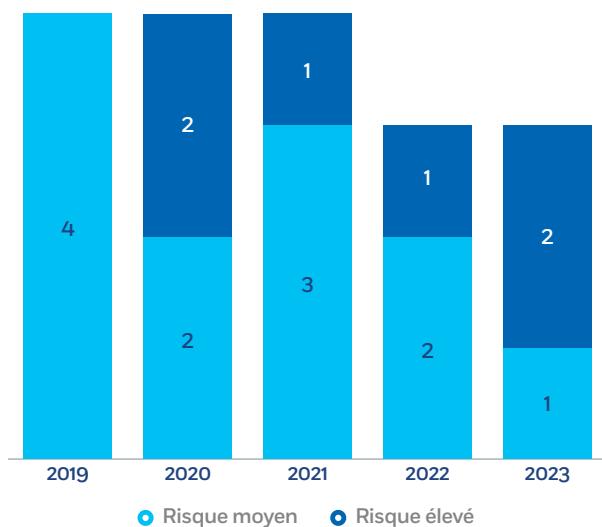
Au-delà du mémorandum d'entente de Paris, la présente deuxième édition du rapport Emsafe analyse les performances en matière de sécurité des navires sous pavillon des États membres de l'Union dans le cadre des régimes PSC du mémorandum d'entente de Tokyo et de la Garde côtière des États-Unis (USCG, de l'anglais United States Coast Guard). Trois navires figuraient sur la liste grise du mémorandum d'entente de Tokyo, tandis que **deux pavillons d'États membres de l'Union ont été considérés comme présentant un risque élevé par l'USCG en 2023**. Ces indicateurs de performance concernent les navires sous pavillon d'un État membre de l'Union mais opérant dans différentes régions du monde, en dehors de l'Union européenne.

Figure 10: Performance des pavillons des États membres de l'UE selon la classification du mémorandum d'entente de Tokyo.



Source: Mémorandum d'entente de Tokyo (Tokyo MoU)

Figure 11: Performance des pavillons de l'UE selon l'USCG.



Source: USCG

Organismes agréés

Les États du pavillon continuent de déléguer des tâches à des organismes agréés, tant pour la réalisation d'inspections réglementaires que pour la délivrance des certificats. **En 2024, deux tiers de l'ensemble des États membres de l'Union ont délégué la délivrance des certificats de sécurité pour navires à passagers, en tout ou en partie, à un organisme agréé, ce qui représente une augmentation de 10 % par rapport à 2020.** Une tendance similaire a été observée dans la délégation de la certification au code international de gestion de la sécurité.

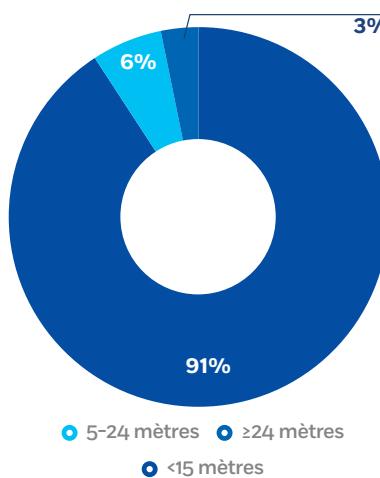
À l'échelle mondiale, 110 organismes agréés sont reconnus par au moins un pavillon (soit une augmentation de 15 % par rapport à 2020), mais seuls 11 sont reconnus par la Commission européenne. L'Union européenne ne reconnaît plus le registre maritime russe de la navigation depuis octobre 2022.

Navires de pêche

Actuellement, près de 70 000 navires de pêche battent pavillon d'un État membre de l'UE, ce qui représente une diminution de 6 % par rapport à 2020. La flotte sous pavillon d'un État membre de l'UE est également vieillissante: **70 % des navires ont aujourd'hui plus de 25 ans** et seuls 2 % de l'ensemble de la flotte ont été construits entre 2019 et 2023.

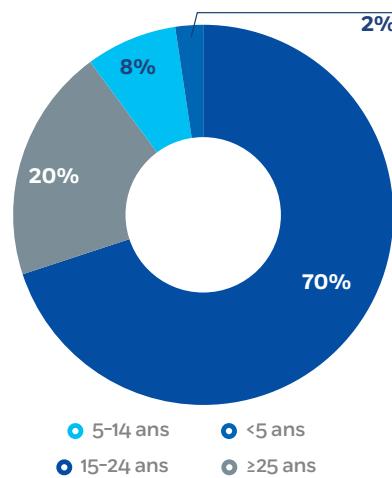
En outre, seuls 3 % de l'ensemble des navires de pêche enregistrés dans un État membre de l'UE mesurent 24 mètres de long ou plus, et 6 % font entre 15 et 24 mètres de long. Tous les autres (91 %) mesurent moins de 15 mètres de long.

Figure 12: Répartition de la flotte de pêche sous pavillon d'un État membre de l'UE par longueur.



Source: DG MARE

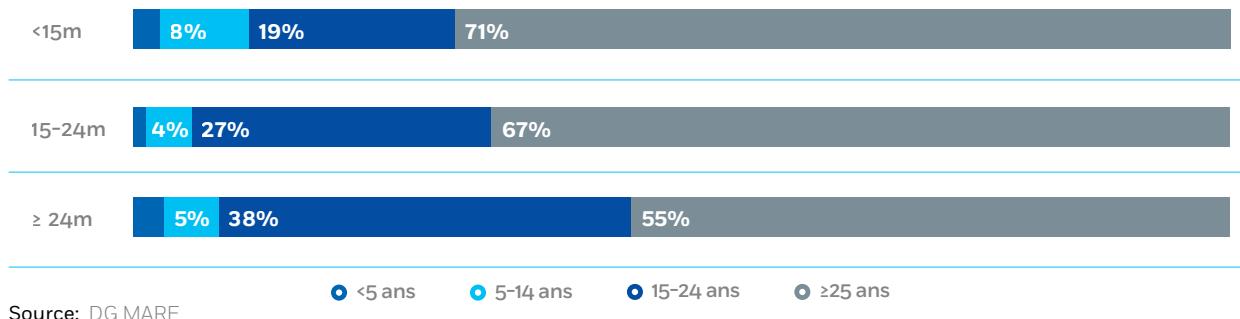
Figure 13: Répartition de la flotte de pêche sous pavillon d'un État membre de l'UE par âge.



Source: DG MARE

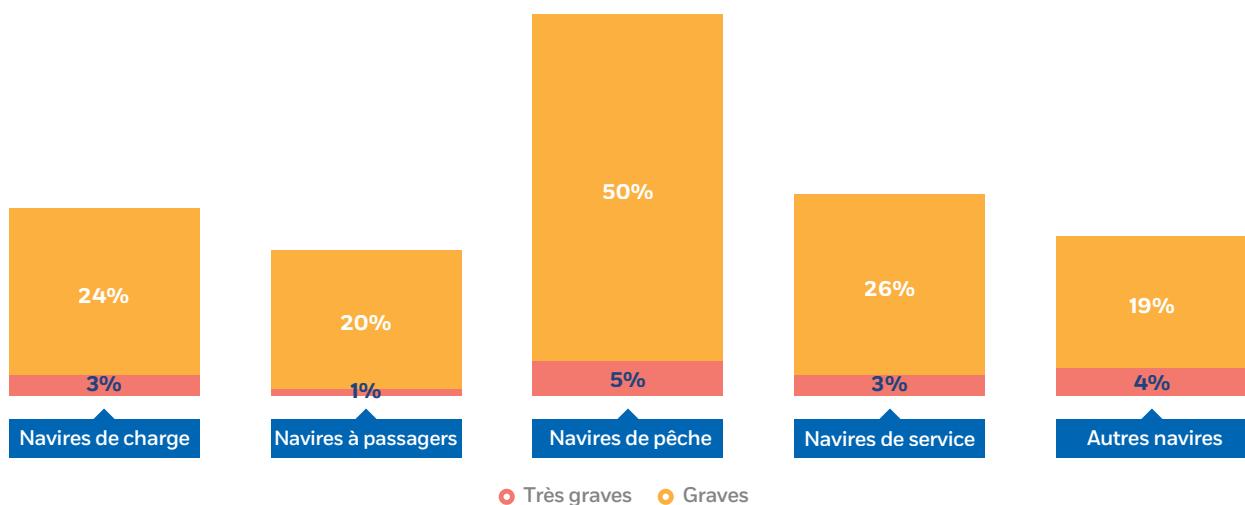
Les navires de pêche de moins de 24 mètres et de plus de 25 ans représentent désormais la majeure partie de la flotte (68 %). Cette tendance au vieillissement est désormais courante dans toutes les catégories de longueur des navires de pêche, même parmi la partie de la flotte ayant une longueur supérieure à 24 mètres, dont plus de 50 % sont des navires anciens.

Figure 14: Répartition par âge des navires de pêche sous pavillon d'un État membre de l'UE, en fonction de leur longueur (2023).



Les navires de pêche sont particulièrement vulnérables aux accidents, ce qui fait d'eux une priorité en matière de renforcement des mesures de sécurité. Ces navires représentent 17 % du nombre total d'accidents enregistrés chaque année dans le cadre de la législation européenne applicable et **60 % du nombre total de navires perdus**. En 2023, 55 % de ces accidents ont eu des conséquences graves ou très graves.

Figure 15: Taux d'accidents graves et très graves par type de navire.



Les normes de sécurité actuelles applicables aux navires de pêche sont moins strictes que celles concernant la navigation commerciale. L'accord du Cap, la convention internationale visant à établir des normes de sécurité pour les navires de pêche, n'est pas encore entré en vigueur. Jusqu'à présent, seuls neuf États membres de l'Union ainsi que l'Islande et la Norvège ont ratifié l'accord.

Au niveau de l'Union, la Commission évalue actuellement la mise en œuvre de la directive 97/70/CE instituant un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres. Dans le même temps, des mesures supplémentaires ont été prises, qui devraient permettre de mieux comprendre les vulnérabilités de ces navires. Le champ d'application de la directive régissant les enquêtes sur les accidents (directive 2009/18/CE) a été élargi pour inclure la notification des accidents impliquant des navires de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres et ayant entraîné des décès ou la perte de navires. En outre, la révision de la directive relative au contrôle par l'État du port (directive 2009/16/CE) ajoute à son champ d'application un nouveau régime volontaire pour les navires de pêche.

État du port

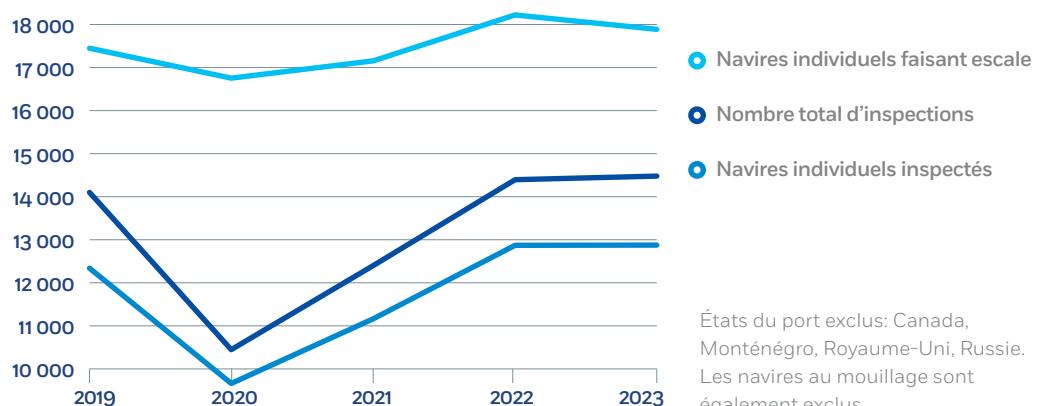


© Monty Rakusen's Studio / Getty Images

Compte tenu de l'augmentation du trafic maritime et des risques pour la sécurité posés par les navires ne répondant pas aux normes, le contrôle par l'État du port est essentiel pour garantir le respect de la réglementation en matière de sécurité dans les eaux de l'UE. Les États membres de l'Union, en tant qu'États du port, inspectent les navires sous pavillon étranger faisant escale dans leurs ports afin de vérifier qu'ils respectent les normes en matière de sécurité, d'environnement et de travail. Il s'agit d'une deuxième ligne de défense contre la navigation ne répondant pas aux normes, qui vient compléter les responsabilités de l'État du pavillon.

Le nombre d'inspections de contrôle par l'État du port effectuées chaque année dans l'Union dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris reste supérieur à 14 000 à la suite de la reprise après la pandémie de COVID 19. La plupart des États membres ont redémarré leurs efforts d'inspection, dépassant dans certains cas leurs chiffres d'avant la pandémie.

Figure 16: Nombre de navires individuels inspectés et nombre total d'inspections de contrôle par l'État du port effectuées, par les États membres de l'UE (2019-2023).



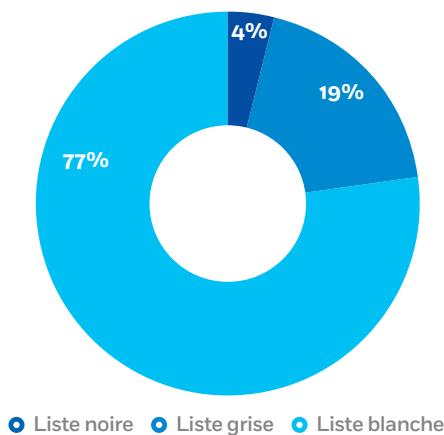
Source: Thetis (AESM)

Le nombre de navires individuels inspectés en 2023 dans l'Union par des agents du contrôle par l'État du port a augmenté de 4 % par rapport à 2019. **Environ une irrégularité constatée sur deux était liée à la sécurité**, les irrégularités relatives à la sécurité incendie étant les plus fréquemment signalées, quel que soit le type de navire.

En 2023, 77 % de l'ensemble des navires sous pavillon tiers et faisant escale dans les ports de l'Union figuraient sur la liste blanche du mémorandum d'entente de Paris et 4 % étaient enregistrés sous des pavillons présentant d'importants problèmes de sécurité, figurant sur la liste noire du mémorandum d'entente de Paris.

Toutefois, en 2023, le pavillon panaméen est passé de la liste blanche à la liste grise (révélant certains problèmes de sécurité) selon la classification du mémorandum d'entente de Paris. Les navires immatriculés au Panama enregistraient le deuxième plus grand nombre d'escales dans l'Union, avec plus de 115 000 escales entre 2019 et 2023. Cela signifie que **la part des navires figurant sur la liste grise est passée de 5 % en 2020 à 19 % en 2023**.

Figure 17: Répartition des navires sous pavillon tiers faisant escale dans les ports de l'Union: "Liste blanche, grise et noire" du mémorandum d'entente de Paris (2023).



Source: AESM

Les trois premiers pavillons de pays tiers pour les navires faisant escale dans les ports de l'UE étaient le Liberia, le Panama et Antigua-et-Barbuda.

Hazmat

Les fausses déclarations au sujet des marchandises dangereuses et polluantes (hazmat) présentent des risques graves pour l'équipage, le fret et les ports de réception. En 2023, **14 % des navires transportant des matières dangereuses et arrivant dans des ports de l'UE en provenance de ports et de terminaux situés en dehors de l'UE battaient pavillon de pays tiers figurant sur les listes grise et noire**.

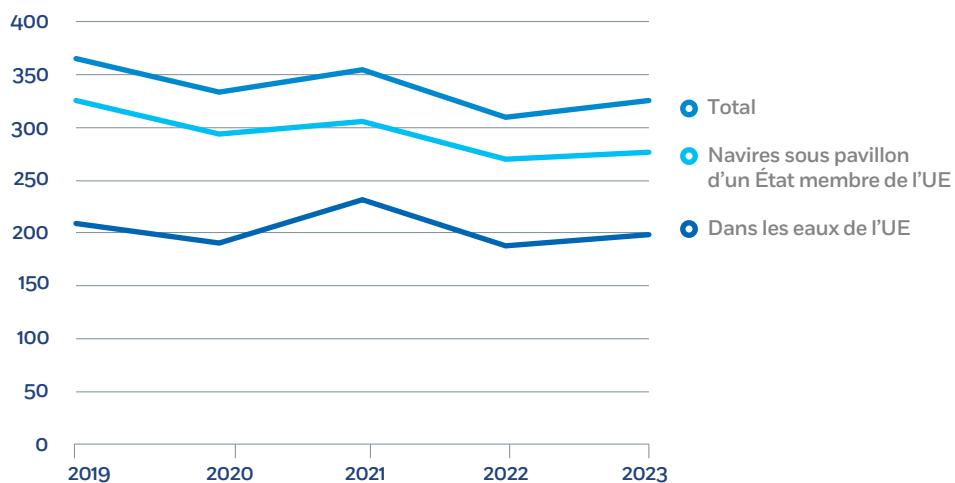
D'un point de vue plus positif, le pourcentage de matières dangereuses non déclarées a diminué de près de 50 % depuis 2019 pour les arrivées en provenance de ports de pays tiers. En 2023, le pourcentage de déclarations manquantes pour des marchandises dangereuses dans le système européen de suivi du trafic des navires, SafeSeaNet, était d'environ 4 % pour les navires au départ des ports de l'Union et d'environ 4 % également pour les navires en provenance de ports de pays tiers.

État côtier



Les États membres de l'Union, en leur qualité d'États côtiers, supervisent et réglementent les activités maritimes dans leurs eaux, notamment pour prévenir les accidents et les dommages environnementaux et pour soutenir le réseau de communication maritime. Entre 2019 et 2023, une moyenne de 1 631 accidents se sont produits chaque année dans les eaux territoriales de l'Union, lesquels ont donné lieu à 1 018 opérations de recherche et de sauvetage (SAR) signalées au cours de cette période.

Figure 18: Nombre total de navires ayant nécessité une intervention SAR dans les eaux de l'UE – accidents impliquant au moins un navire sous pavillon d'un État membre de l'UE (2019-2023).



Source: EMCIP (AESM)

Au niveau mondial, et au sein de l'UE, les responsabilités en matière de recherche et de sauvetage sont gérées au niveau national et facilitées par des accords de coopération entre les différentes régions de l'UE. Entre 2019 et 2023, 13 % des interventions de recherche et de sauvetage dans les eaux de l'UE concernaient des navires sous pavillon de pays tiers.

De 2019 à 2023, les navires de pêche représentaient 58 % de l'ensemble des opérations de recherche et de sauvetage, ce qui signifie que, lorsque cette part est corrélée au nombre de navires de pêche impliqués dans des accidents, au moins **36 % de l'ensemble des navires de pêche en détresse ont nécessité une intervention de recherche et de sauvetage au cours de cette période.**

Une nouvelle question qui se pose au niveau de la recherche et du sauvetage est le défi que représentent les opérations dans les zones reculées, en particulier pour les navires à passagers, étant donné le grand nombre de personnes qu'ils transportent. Le nombre croissant de navires de croisière visitant les régions polaires (l'Arctique et l'Antarctique) augmente le risque d'opérations de recherche et de sauvetage. Il est essentiel pour la communauté maritime de se préparer à ces défis.

Les gens de mer et la sécurité



© Thomas M. Barwick INC / Getty Images

Des marins qualifiés sont essentiels pour garantir la sécurité des opérations maritimes et sont indispensables à l'avenir du secteur maritime dans l'UE. Cependant, **le vivier de main-d'œuvre maritime disponible semble se réduire**.

À la fin de 2023, 172 308 capitaines et officiers détenaient des brevets d'aptitude en cours de validité délivrés par un État membre de l'UE. Cela représente une réduction de 20 % par rapport à 2019, mais une réduction de 7 % si l'on tient compte de l'effet du retrait du Royaume-Uni de l'UE. Dans le même temps, 125 519 autres capitaines et officiers détenaient des brevets d'aptitude originaux délivrés par des pays tiers, soit une augmentation de 4 % depuis 2019, avec des visas délivrés par les États membres de l'UE attestant de leur reconnaissance.

Globalement, à la fin de 2023, 297 827 capitaines et officiers détenaient les brevets et visas requis pour servir à bord des navires sous pavillon d'un État membre de l'Union, **soit une baisse de 12 % par rapport à 2019**.

La même année, l'âge moyen des gens de mer pouvant travailler sur des navires battant pavillon d'un État membre de l'UE était de 44 ans pour les gens de mer certifiés dans les États membres de l'UE et de 41 ans pour ceux qui étaient certifiés dans des pays tiers. En outre, la part des femmes parmi les gens de mer reste très faible, avec 2,78 % de l'ensemble des marins disponibles certifiés dans l'UE en 2023, et seulement 0,8 % des gens de mer certifiés dans les pays tiers.

Gens de mer: conditions de travail et formation

Les conditions de travail des gens de mer restent difficiles. Des irrégularités dans leurs conditions d'emploi, notamment en ce qui concerne **les heures de travail et de repos, les salaires et les niveaux d'effectifs en vertu du titre 2 de la Convention du travail maritime (MLC, de l'anglais *Maritime Labour Convention*)**, sont constatées en moyenne lors **d'une inspection sur treize effectuées par les États du port dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris**. Entre 2019 et 2023, **une inspection sur quatre** a révélé des irrégularités dans la catégorie des soins de santé, de la protection de la sécurité et de la prévention des accidents des gens de mer relevant du titre 4 de la MLC dans les rapports du mémorandum

d'entente de Paris. Plus de 60 % des irrégularités liées à la MLC détectées au cours de la période de référence ont été constatées à bord de vraquiers ou de transporteurs de marchandises générales, et environ 13 % à bord de bateaux-citernes.

La formation des gens de mer est un élément important du processus de sécurité. La Commission, assistée par l'AESM (qui effectue les inspections), évalue les systèmes de formation mis en œuvre dans les pays tiers au nom des États membres de l'UE et conformément à la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille.

À cette fin, **51 pays tiers ont fait reconnaître les brevets d'aptitude qu'ils délivrent par les États membres de l'UE**, ce qui permet à leurs marins de travailler à bord de navires sous pavillon d'un État membre de l'UE.

Sécurité et durabilité



© SHansche/Getty Images

Pour atteindre les objectifs en matière d'émissions fixés par le pacte vert pour l'Europe, le secteur maritime doit adopter des carburants et des technologies énergétiques alternatifs tout en garantissant la sécurité des navires. Ces nouvelles sources d'énergie peuvent comporter des risques importants, nécessitant des mesures de sécurité solides et des conceptions intrinsèquement plus sûres.

De 2019 à 2023, le nombre de navires prêts pour le **gaz naturel liquéfié (GNL)** (à l'exclusion des transporteurs de GNL) a plus que triplé dans le monde, 34 % d'entre eux opérant en Europe. Le GNL est entièrement couvert par le Recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair, qui établit des normes de sécurité au niveau international pour les combustibles gazeux et à faible point d'éclair.

Bien que **l'hydrogène** relève du recueil susmentionné, aucune disposition spécifique ne traite de son risque élevé d'inflammabilité et d'explosion. Un projet de directives non contraignantes de l'OMI pour les navires fonctionnant à l'hydrogène est attendu d'ici à 2026. Dans l'intervalle, l'AESM a publié une [étude sur le potentiel de l'hydrogène en tant que carburant dans le transport maritime](#), suivie d'une [série d'études spécifiques relatives aux aspects de sécurité](#).

L'utilisation du **méthanol** se répand et est déjà couverte par les directives intérimaires de l'OMI (MSC.1/Circ.1621). Ces directives seront renforcées à l'avenir au fur et à mesure de l'expérience acquise dans le cadre de son utilisation en tant que carburant pour le transport maritime. Pour aider davantage les décideurs politiques et l'industrie, l'AESM a publié une étude sur [le potentiel des carburants de synthèse dans le transport maritime](#), y compris l'e méthane et l'e méthanol, et des [conseils sur l'avitaillement qui incluent le méthanol biosourcé](#).

L'ammoniac n'en est qu'à ses débuts. Il n'est pas encore utilisé à des fins commerciales et sa toxicité suscite de vives inquiétudes. En 2024, l'OMI a approuvé des directives intérimaires non contraignantes pour l'ammoniac (MSC.1/Circ.1687), promouvant son utilisation sûre en

tant que combustible. En parallèle, et en vue de soutenir les décideurs politiques et l'industrie, l'AESM a publié une étude analysant le [potentiel de l'ammoniac en tant que combustible dans le transport maritime](#), ainsi qu'une [série d'études examinant et analysant sa sécurité](#).

Les **biocarburants** tels que le DME, l'EMAG, le FT-diesel et le HVO ne présentent pas de problèmes de sécurité majeurs par rapport aux carburants fossiles traditionnels. Afin de combler une lacune dans la normalisation des procédures d'avitaillement des navires en biocarburants, l'AESM a publié un document d'orientation qui comprend des listes de contrôle pour les différentes phases et configurations d'avitaillement.

L'utilisation du **gaz de pétrole liquéfié** est régie par les directives intérimaires de l'OMI de 2023 (MSC.1/Circ.1666).

Les **piles à combustible** soulèvent également des questions de sécurité en raison des fuites potentielles. Des directives non contraignantes ont été mises en place (MSC.1/Circ.1647), qui devront être révisées et consolidées à l'avenir.

Les **batteries** sont de plus en plus utilisées pour les voyages de courte durée, mais les normes de sécurité internationales font encore défaut. En 2023, l'AESM a publié les [premières orientations non contraignantes à l'intention des administrations nationales et de l'industrie](#) en vue de la mise en œuvre uniforme des exigences essentielles en matière de sécurité pour les systèmes de stockage d'énergie sur batterie à bord des navires. Ces orientations sont axées sur les batteries lithium-ion, qui constituent la technologie de batteries la plus fréquemment utilisée dans les applications maritimes.

En outre, la **connexion des navires à l'alimentation électrique à quai** entraîne des risques d'interface, ce qui nécessite une gestion rigoureuse. L'AESM a donc publié ses [orientations sur l'alimentation électrique à quai](#) afin d'aider les administrations nationales à planifier et à développer les options d'alimentation électrique à quai.

Sécurité et autonomie

Étant donné que le secteur du transport maritime continue de s'orienter vers une automatisation accrue, l'évaluation des risques est cruciale pour l'évaluation globale de la sécurité et la vérification des nouvelles conceptions de navires de surface autonomes (MASS, de l'anglais *maritime autonomous surface ship*), et devrait être examinée d'une manière globale, en tenant compte des dangers associés à l'aménagement physique, à l'exploitation, au contrôle des mesures d'atténuation des risques et à la maintenance.

Sur le plan réglementaire, des progrès ont été réalisés dans l'élaboration du code MASS de l'OMI, non contraignant. Dans le même temps, afin de soutenir des évaluations cohérentes de la sécurité, l'AESM a mis au point une méthodologie sur mesure fondée sur les risques (inclusa dans le projet de code MASS de l'OMI) et un outil logiciel pilote associé (l'outil d'évaluation fondée sur les risques) afin d'aider les administrations maritimes et l'industrie à recenser et à hiérarchiser les éléments critiques pour la sécurité dans les premières conceptions des MASS.

En ce qui concerne l'exploitation sécurisée des navires automatisés, des discussions sont en cours quant aux implications que cela aura pour les gens de mer et leur formation. Pour étayer ces discussions, l'AESM a élaboré un [rapport sur l'identification des compétences pour les opérations MASS dans les centres de contrôle à distance](#). À l'avenir, l'élément humain jouera un rôle essentiel dans le développement et l'exploitation de ces navires et de leurs centres de contrôle à distance associés.

Conclusion

Au cours des dernières décennies, l'Union européenne a mis en place un système de sécurité maritime solide et complet. Bien que des progrès significatifs aient été accomplis, de nombreux défis subsistent, ce qui montre clairement que le maintien et le renforcement de ce système ne sont pas facultatifs. Au contraire, il est essentiel d'éviter un retour à l'ère du transport maritime non conforme, qui a été marqué par des accidents et des dégâts environnementaux graves ainsi que par des pertes de vies humaines. Surtout, le transport maritime continue de jouer un rôle essentiel dans l'économie mondiale et dans l'économie de l'Union, l'augmentation du volume des échanges et du trafic de passagers soulignant la nécessité de navires plus sûrs et plus efficaces.

Le cadre législatif harmonisé de l'Union garantit une mise en œuvre et une application cohérentes dans tous les États membres, en complément des conventions internationales. Cette approche intégrée reste essentielle pour garantir des normes de sécurité élevées, même si la dynamique mondiale (par exemple le déplacement de la construction navale vers l'Asie) introduit de nouvelles dépendances et vulnérabilités pour l'industrie maritime de l'UE.

Malgré une réduction de 16 % du nombre d'accidents enregistrés depuis 2019, plusieurs dangers doivent encore être pris en compte. Les risques d'incendie sur les navires rouliers à passagers et les navires à grande vitesse restent préoccupants, d'autant plus que de nombreux navires à passagers se font vieux. Les fausses déclarations au sujet du fret dangereux ont diminué de 50 %, ce qui reflète les progrès réalisés en matière d'application de la législation et de sensibilisation, mais des lacunes en matière de conformité persistent en ce qui concerne un petit nombre de navires.

Les défis liés à la main-d'œuvre constituent une menace importante pour la durabilité de la sécurité maritime. Depuis 2019, le nombre de capitaines et d'officiers disponibles dans l'Union a diminué de 12 %. Le vieillissement de la main-d'œuvre et la capacité du secteur à attirer de nouvelles générations de marins suscitent également des inquiétudes. Malgré la stabilité de l'âge moyen des gens de mer, qui suggère que les nouveaux entrants remplacent ceux en fin de carrière, l'attractivité du secteur reste faible et est particulièrement touchée par les conditions de travail à bord des navires. Les inspections du travail révèlent souvent des irrégularités concernant le bien-être de l'équipage, en particulier sur les vraquiers et les navires de charge. Ces problèmes mettent en évidence le besoin urgent d'investissements continus dans la formation et l'amélioration des conditions de travail.

L'introduction de carburants alternatifs offre des possibilités de réduction des émissions, mais introduit également de nouveaux risques en matière de sécurité. Le règlement maritime FuelEU [règlement (UE) 2023/1805], entré en vigueur en 2025, établit des objectifs ambitieux en matière de réduction des gaz à effet de serre, exigeant une conception sûre des navires, des évaluations des risques rigoureuses et une formation continue des gens de mer. L'AESM a déjà pris des mesures à cet égard en publiant des orientations sur la sécurité des batteries et en contribuant à l'élaboration des normes de l'OMI.

La sécurité des navires à passagers, en particulier dans le cadre des opérations nationales, reste une priorité absolue pour l'UE. Toutefois, les progrès sont entravés par la lenteur de l'élaboration de normes de sécurité mises à jour et par leur mise en œuvre incohérente à travers les États membres. Les nouveaux risques, tels que les incendies de véhicules électriques à bord des navires rouliers, méritent une attention particulière.

Cette deuxième édition du rapport Emsafe couvre les deux premières années de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine. Au cours de cette période, la "flotte fantôme", utilisée pour transporter le pétrole russe faisant l'objet de sanctions, est devenue de plus en plus présente dans les eaux européennes. Ces navires ne font généralement pas escale dans les ports de l'UE et ne battent pas pavillon d'un État membre de l'UE. Par conséquent, ils se trouvent en dehors des régimes d'inspection habituels de l'UE et leurs performances en matière de sécurité sont obscures. En outre, la composition de cette flotte est assez dynamique, avec de fréquents changements de pavillon. Le risque que ces navires représentent pour les côtes de l'Union européenne est difficile à évaluer, mais l'incertitude à elle seule constitue un risque. La prochaine édition du rapport Emsafe pourrait examiner l'effet de cette situation du point de vue de la sécurité maritime si des données plus fiables sont disponibles.

En résumé, le paysage de la sécurité maritime de l'UE entre dans une période de transformation rapide. L'innovation technologique, l'ambition environnementale et l'évolution des réalités opérationnelles exigent une approche intégrée et prospective. Toutefois, compte tenu du profil de la flotte, les navires anciens coexisteront pendant longtemps avec des modèles plus récents. L'AESM restera un partenaire essentiel pour relever ces défis, en veillant à ce que les mers européennes restent sûres, résilientes et durables pendant les décennies à venir.

À PROPOS DE L'AGENCE EUROPÉENNE POUR LA SÉCURITÉ MARITIME

La mission de l'AESM est de servir les intérêts maritimes de l'UE pour un secteur maritime sûr, sécurisé, écologique et compétitif, et d'agir comme un point de référence fiable et respecté dans le secteur maritime en Europe et dans le monde. Depuis notre siège de Lisbonne, nous soutenons pleinement les États membres de l'UE et la Commission européenne en œuvrant, entre autres, à la sécurité, à la sûreté, à la durabilité, à la numérisation et au renforcement des capacités dans le domaine maritime.

Pour tout complément d'information, n'hésitez pas à nous contacter

Agence européenne pour la sécurité maritime

Praça de Europa 4,
1249-206 Lisbonne,
PORTUGAL

Tél.: +351 211 209 200

Internet: ems.europa.eu

Demandes d'informations: ems.europa.eu/contact

Réseaux sociaux: ems.europa.eu/newsroom/connect