



UN TRANSPORT MARITIME DE QUALITE,
DES MERS PLUS SURES,



DES OCEANS PLUS PROPRES

SOMMAIRE

1 AVANT-PROPOS

2 INTRODUCTION

4 ENVIRONNEMENT

Protection environnementale

Traiter efficacement les déchets d'exploitation des navires
Réduire la pollution atmosphérique
Contrôler les actions de déchargement
Formation et coopération

6 NAVIRES ET PORTS

Un meilleur contrôle de la construction et de la maintenance

Cohérence du contrôle par l'état du port

8 LES GENS DE MER

Formation adéquate des gens de mer

10 POLLUTION

Lutte contre la pollution par les hydrocarbures

MAR-ICE, CleanSeaNet

14 TRAFIC

Meilleur suivi du trafic des navires et surveillance maritime renforcée

Suivi des navires au-delà des eaux européennes
Intégrer les systèmes de surveillance maritime

16 PERSPECTIVES POUR 2015

De nombreuses autres informations sur l'Union européenne sont disponibles sur internet via le serveur Europa (<http://europa.eu>). Une fiche bibliographique figure à la fin de l'ouvrage.

Lisbonne: Agence européenne pour la sécurité maritime, 2009
ISBN 978-92-95032-27-9

©Agence européenne pour la sécurité maritime, 2009
Voir la troisième de couverture pour la source des illustrations.
Reproduction autorisée, moyennant mention de la source.

Imprimé en Belgique.
Imprimé sur papier blanchi sans chlore.

AVANT-PROPOS

Bienvenue à l'Agence européenne pour la sécurité maritime. Cette brochure vous permettra de répondre aux questions suivantes: «Qu'est-ce que l'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA)?», «Pourquoi a-t-elle été créée?» et «Que fait-elle?»

Pour commencer, il est sans doute judicieux de replacer les activités de l'Agence dans le cadre plus large de la sécurité en mer. Même en utilisant les technologies les plus récentes, déplacer des volumes importants de cargaisons et de passagers par voie maritime reste une activité dangereuse. Au cours des dernières décennies, des centaines de citoyens de l'Union européenne (UE) ont trouvé la mort dans des catastrophes maritimes (Estonia, Herald of Free Enterprise et Express Samina). Des milliers d'autres ont été blessés ou ont perdu des parents ou des amis en mer. Les risques sont encore plus grands pour les personnes qui travaillent dans le transport maritime. Les gens de mer sont souvent exposés à un danger de mort ou de blessure.

Les accidents du transport maritime peuvent aussi affecter la vie d'autres manières. Pendant de nombreuses décennies, les côtes européennes ont souffert des effets dévastateurs de la pollution à la suite de déversements accidentels ou délibérés de pétrole par les navires. Les cargaisons dangereuses sont de plus en plus fréquentes: les navires qui en transportent sont toujours plus nombreux et plus volumineux. En outre, des milliers d'incidents et d'accidents maritimes mineurs se produisent chaque année dans les eaux européennes. Au total, le coût économique, réel et potentiel, de ces problèmes est énorme, dans des eaux où la densité du trafic ne cesse d'augmenter.

Le danger en mer n'est pas chose nouvelle et de nombreuses autorités – dont l'Organisation maritime internationale (OMI) et, plus récemment, les institutions européennes – traitent de ces problèmes depuis longtemps. Les questions relatives à la sécurité maritime sont toutefois apparues sous une lumière crue suite au naufrage du pétrolier Erika au large des côtes françaises en 1999, suivi de celui du Prestige au large de l'Espagne en 2002. Ces catastrophes ont conduit les autorités à créer un nouvel organe européen destiné à être l'instrument technique et opérationnel des décideurs de l'UE, et chargé de répondre aux nombreux défis en matière de sécurité maritime identifiés à l'époque et susceptibles de l'être à l'avenir.

C'est dans cette optique que l'EMSA a été créée en 2003, avec pour fonctions d'apporter un soutien et des conseils techniques à la Commission européenne et aux États Membres dans certains domaines essentiels pour la sécurité maritime et de contrôler la manière dont les différents États membres et organisations mettent en œuvre la législation communautaire.

L'EMSA s'est également vu assigner des tâches opérationnelles dans le domaine de la lutte contre la pollution par les hydrocarbures, du contrôle par satellite et des systèmes d'identification et de suivi des navires à grande distance (LRIT). L'objectif global est de contribuer de manière significative à l'amélioration progressive de la sécurité des eaux européennes. Pour y parvenir, l'Agence collabore avec de nombreux organismes et notamment avec les institutions européennes, les autorités des États Membres, les organisations internationales et l'industrie maritime.

La tâche de l'Agence est considérable, eu égard à la grande implication de l'Union européenne dans le transport maritime. Les 27 États membres de l'UE possèdent en effet 1,200 ports commerciaux et 100 000 kilomètres de côtes. Ces ports traitent environ 90 % du commerce extérieur de l'UE et approximativement 40 % du commerce intracommunautaire. 400 millions de passagers transitent chaque année par ces ports. Dans ce contexte, un nombre toujours croissant de pétroliers transportent des volumes toujours plus importants de pétrole et d'autres substances dangereuses dans des zones sensibles telles que la mer Méditerranée, la mer Baltique, la mer Noire et l'Arctique.

Cette brochure se veut une brève introduction à l'EMSA et passe en revue nos principales missions et activités. Elle ne prétend évidemment pas à l'exhaustivité et bon nombre de missions n'y sont pas mentionnées. Pour plus d'informations sur nos activités, nous vous invitons à consulter le site web de l'EMSA (www.emsa.europa.eu).

INTRODUCTION

Ces dernières années, la mondialisation a entraîné un développement du commerce mondial, lui-même à l'origine d'un essor considérable du transport maritime. Et cette augmentation du trafic par voie maritime accroît d'autant la nécessité de mieux contrôler la sécurité maritime.

Malgré la crise économique actuelle, un nombre accru de navires transportent aujourd'hui plus de marchandises qu'au cours de ces 20 dernières années. La nécessité de livrer des marchandises sur les marchés mondiaux a entraîné une utilisation plus intensive des bâtiments existants et a augmenté la demande de nouveaux navires et de personnel qualifié. En 2008, 22 752 navires marchands ont visité les ports européens (soit une augmentation de 3,9 % par rapport à 2007). Et la même année, les navires navigant dans les eaux européennes ont enregistré 694 500 mouvements dans des ports (plus 5,8 % par rapport à 2007).

Le transport maritime, qui achemine plus de 80 % des marchandises échangées au niveau mondial, reste l'épine dorsale du commerce international. Pour l'Union européenne, premier exportateur et deuxième importateur mondial, le transport maritime offre des services entre l'Europe et le reste du monde, et entre les pays tiers de toutes les régions du globe. On estime qu'environ 3 millions de personnes sont directement employées par le secteur maritime européen, lequel génère un chiffre d'affaires d'environ 200 milliards d'euros, avec une valeur ajoutée de l'ordre de 100 milliards d'euros.

Bien que les eaux européennes soient aujourd'hui généralement plus sûres que par le passé, des centaines d'accidents et d'incidents y surviennent toujours chaque année (Tableau 1). Pour continuer à améliorer ces statistiques, il est primordial de tirer des leçons de ces accidents lorsqu'ils surviennent, en vue de renforcer la sécurité maritime. Les accidents signalés sont en augmentation constante depuis quelques années, reflétant ainsi l'augmentation du nombre de navires en mer et la densité du trafic maritime. Aujourd'hui, parallèlement aux mauvaises conditions météo, la majorité des accidents sont attribués à des facteurs humains tels qu'une formation insuffisante, un équipage trop peu nombreux et la fatigue, autant de facteurs qui sont pris en compte par les autorités responsables de la sécurité maritime. D'autres facteurs tels que les préoccupations liées aux changements climatiques, aux habitats marins et aux menaces pour la sécurité déterminent aussi l'agenda politique des législateurs du monde entier dans le domaine de la sécurité maritime.

L'OMI (www.imo.org) est l'autorité législatrice au niveau mondial. Il s'agit d'une agence des Nations Unies réunissant 168 États afin de déterminer la meilleure approche à adopter pour assurer un transport maritime sûr, sécurisé et propre dans l'environnement concurrentiel d'une industrie globale. Les États représentent leurs intérêts nationaux, à savoir leur flotte de navires marchands, et sont généralement appelés «États du pavillon». Tous les États membres de l'UE sont représentés à l'OMI, dont le siège est installé à Londres. L'OMI fixe les règles en matière de construction, de maintenance, d'exploitation, d'équipage et, enfin, de ferrailage des navires.

Au niveau européen, la Commission européenne transpose les règles internationales fixées par l'OMI en lois juridiquement contraignantes. Cela démontre l'importance de l'engagement pris par la Commission européenne et les États membres de l'UE en faveur des questions relevant de la sécurité maritime. En plus de veiller à ce que les navires soient construits, entretenus et exploités conformément aux règles internationales, le secteur maritime doit également tenir compte du problème pressant que constitue la protection de l'environnement. Associées aux preuves de plus en plus nombreuses des dangers qu'il implique pour l'environnement et à l'évolution des pratiques industrielles, les tendances du trafic de navires et de marchandises ont déterminé la prise de plusieurs initiatives plus que souhaitables en vue de réduire différents types de pollutions et d'émissions provenant de navires.

Ces dernières années, un certain nombre d'initiatives en matière de sécurité maritime ont ainsi permis de diminuer de manière considérable les pollutions accidentelles par hydrocarbures dans et autour des eaux européennes. On estime cependant qu'environ 80 % de la pollution totale générée par les navires provient des rejets opérationnels. Il s'agit de rejets d'huiles usagées ou d'hydrocarbures vidangés à la suite d'opérations de nettoyage. La plupart de ces rejets sont volontaires et contreviennent aux règles internationales. Et il convient également de garder à l'esprit qu'une nouvelle catastrophe est toujours possible.

Depuis sa création en 2003, les activités de l'EMSA s'articulent autour de la prévention, de l'application des règles et de la réaction en cas de problème. Pour ce faire, l'EMSA contrôle la mise en œuvre pratique et l'impact des règles communautaires en vigueur. Elle apporte également à la Commission européenne et aux États membres de l'UE le soutien et l'expertise

nécessaires pour appliquer correctement la législation communautaire dans tous les domaines de la sécurité maritime.

L'EMSA fournit à la Commission et aux États membres de l'Union européenne des conseils techniques sur un certain nombre de questions relatives à la sécurité maritime lorsqu'ils élaborent de nouvelles lois. Elle contribue également à la coordination des positions des États membres de l'UE lorsqu'un sujet est discuté au niveau de l'OMI. Dès qu'une nouvelle loi relative à la sécurité et à la sûreté maritime est approuvée, secondant ainsi la Commission européenne, l'EMSA contrôle la conformité avec les lois internationales et européennes en vérifiant la façon dont les dispositions de la législation ont été transposées en pratique.

Tableau 1. Accidents et pollution

Nombre total d'accidents de navires signalés dans les eaux européennes, 2004-2008

Année	2004	2005	2006	2007	2008	Total
Nombre total d'accidents signalés	593	659	740	990	1037	4019
dont sérieux	194	233	319	471	360	1577
dont avec pollution	30	21	19	24	36	130

Source: base de données Marinfo EMSA/ Lloyds Marine Intelligence Unit

Pour assurer la sûreté et la sécurité, il est de plus en plus indispensable de suivre de près tous les mouvements de navires dans les eaux européennes et d'intégrer les différents systèmes d'information. Il y a lieu de disposer d'informations complètes sur les mouvements de navires, sur la cargaison qu'ils transportent, sur les intérêts qu'ils représentent, sur leur équipage, etc., afin d'optimiser les flux de trafic, de permettre une réaction rapide en cas d'incident et de déjouer les tentatives terroristes. En collaboration avec les autorités des États membres, l'EMSA joue un rôle central dans l'intégration des différents systèmes d'information.

Afin de lutter contre la pollution produite par les navires, l'EMSA a été chargée de réagir en cas de rejets d'hydrocarbures et de participer à la surveillance des navires. En cas de pollution volontaire, l'EMSA a la faculté, grâce aux images satellitaires, d'identifier le pollueur et d'informer l'État membre concerné afin que celui-ci puisse prendre les mesures qui s'imposent contre l'armateur du navire identifié. Pour les cas de marée noire, l'EMSA a mis en place une flotte de navires de lutte contre la pollution pétrolière, disponibles très rapidement pour seconder les capacités des États membres et éliminer le pétrole avant qu'il n'arrive sur les côtes, en empêchant ainsi une catastrophe environnementale encore plus grande.



PROTECTION ENVIRONNEMENTALE



Traiter efficacement les déchets d'exploitation des navires

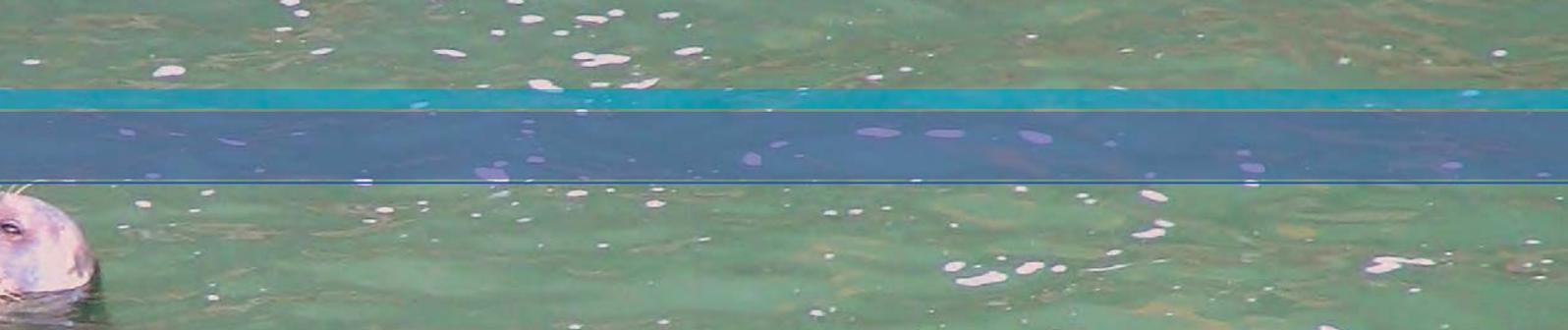
Un grand nombre de navires font escale dans les ports de l'UE, et beaucoup d'autres transitent par les eaux européennes ou à proximité. Tous ces navires peuvent soit décharger leurs déchets d'exploitation et leurs résidus de cargaison dans des installations portuaires spécifiques, soit les déverser illégalement en mer. En pratique, ils optent régulièrement pour ces deux solutions, ce qui peut s'avérer désastreux pour l'environnement marin, notamment dans des zones maritimes à demi fermées, telles que la mer Baltique, la mer Méditerranée et la mer Noire.

Afin de veiller à ce que les navires déchargent ces substances dans les installations portuaires prévues à cet effet, l'accessibilité, l'adéquation et le coût de ces installations pour les armateurs et les affrêteurs de navires doivent être pris en considération. Les mesures incitant les ports à mettre en place des installations appropriées et d'un prix raisonnable sont appuyées par la directive 2000/59/CE, en association avec la Convention Marpol de l'OMI. Mais les États membres disposent d'une grande liberté quant à la manière dont ils répondent aux exigences. Les inspecteurs de l'EMSA visitent donc les autorités des États membres, les ports individuels et même les navires afin de comprendre au mieux la façon dont les déchets d'exploitation et les résidus de cargaison des navires sont traités dans la pratique.

En plus de ces inspections, les difficultés spécifiques ou les meilleures pratiques sont mises en exergue et examinées, ou encore diffusées par le biais d'études et d'ateliers. Ces activités menées en parallèle permettent de comprendre de mieux en mieux la gestion des déchets d'exploitation des navires dans la pratique, ce qui aide ensuite à élaborer des stratégies plus efficaces pour réduire et prévenir la pollution causée par les rejets illicites en mer. À titre d'exemple, l'EMSA a récemment étudié les systèmes de redevance applicables dans les ports des États membres pour les «navires verts», qui pourraient ainsi bénéficier d'un meilleur traitement dans les ports de l'UE.

Réduire la pollution atmosphérique

Un trafic maritime plus dense signifie également davantage d'émissions atmosphériques provenant des navires. Il s'agit d'un vrai problème dans les villes portuaires, où les émissions des navires représentent souvent la principale cause de pollution atmosphérique. Les émissions de navires peuvent aussi parcourir plusieurs centaines de kilomètres et contribuer aux problèmes de qualité atmosphérique dans les zones non portuaires. Qui plus est, la pollution atmosphérique d'origine terrestre diminue



grâce aux mesures destinées aux véhicules, aux installations industrielles et aux carburants qui commencent à faire de l'effet. Les actions menées, souvent à grands frais, pour réduire les émissions en milieu terrestre, devraient donc s'accompagner d'efforts similaires en mer.

Les carburants utilisés à bord des navires sont aujourd'hui soumis à une certaine forme de réglementation. La directive 2005/33/CE, en conjonction avec la convention Marpol de l'OMI, impose des plafonds concernant la teneur en soufre des carburants maritimes, ainsi que des normes régissant les prélèvements d'échantillons de carburant et les modalités de reporting y afférentes. L'EMSA évalue et contribue à renforcer l'impact de ces mesures en étudiant la manière dont elles sont appliquées dans la pratique, notamment en testant la qualité du combustible de soute dans les ports européens concernés ainsi qu'à bord des navires. Des ateliers sont régulièrement organisés en collaboration avec les autorités concernées des États membres afin d'évaluer à la fois les progrès effectués et les problèmes liés à l'application des règles relatives aux émissions de soufre et d'oxyde d'azote par les moteurs de navires.

Un des grands défis que devra relever le transport maritime dans les années à venir concerne la réduction des gaz à effet de serre produits par les navires. Dans ce domaine, il n'existe encore aucune disposition légale, mais l'EMSA a été chargée d'aider la Commission de différentes manières, notamment en récoltant des informations détaillées sur les mouvements des navires et sur leurs émissions afin de mieux appréhender la situation actuelle en matière d'émissions de CO₂. Ces données serviront de base à une future législation internationale ou européenne éventuelle dans ce domaine.

S'agissant des politiques européennes, des initiatives ont également été prises en ce qui concerne la peinture des navires (systèmes antisalissures), la gestion des eaux de ballast, la responsabilité et l'indemnisation en cas de pollution, et le recyclage écologique des navires. Dans tous ces domaines, les activités de l'EMSA ont contribué à l'élaboration d'une approche européenne pour lutter contre ces menaces environnementales.

Contrôler les actions de déchirage – de la naissance à la mort

À la fin de leur vie, les navires sont démantelés afin de récupérer leur principal composant: l'acier. Ce processus permet le recyclage de matériaux précieux et contribue au rajeunissement de la flotte active, et partant, à l'efficacité et à la sécurité du transport. Ces navires dits «en fin de vie» contiennent toutefois aussi énormément de substances dangereuses et c'est pourquoi la démolition des navires doit être surveillée.

La manière dont ces substances sont éliminées pendant le processus de démantèlement a fait l'objet d'une inquiétude croissante au niveau international. Ces dernières années, les conditions environnementales et de travail sur les «plages de démolition» qui, en Asie du Sud, accueillent la plupart des épaves de navires du monde entier ont été sévèrement critiquées. On s'attend, qui plus est, à une augmentation considérable du taux de désarmement des navires en raison, d'une part, du déclin des conditions du marché et, d'autre part, des normes de sécurité maritime de plus en plus strictes avec, notamment, l'expiration imminente, en 2010, du délai ultime prévu pour l'élimination des pétroliers à simple coque.

Alors que s'accroît la nécessité d'une réponse réglementaire aux problèmes que le déchirage des navires pose pour l'environnement, la santé publique et la sécurité, l'EMSA accumule une expertise technique – notamment au sujet des options et des normes pour la certification des installations de recyclage des navires – en vue d'aider à l'élaboration d'une stratégie communautaire pour le démantèlement des navires et de préparer la convention de l'OMI prévue sur ce thème.

Formation et coopération

L'EMSA gère un programme complet de formation et de coopération en matière de sécurité maritime qui vise à améliorer la connaissance de la législation européenne dans ce domaine. Les bénéficiaires de cette formation sont essentiellement les fonctionnaires qui travaillent dans les administrations maritimes des États membres de l'UE/EEA. Le programme de formation, établi chaque année en étroite collaboration avec les États membres, comprend désormais plus de 20 séminaires, ateliers et visites d'experts chaque année. L'Agence offre également une formation et un soutien aux pays candidats ou candidats potentiels à l'adhésion à l'UE.

UN MEILLEUR CONTRÔLE DE LA

Pour que les navires soient construits et entretenus conformément aux exigences les plus récentes en matière de sécurité, il est nécessaire d'approuver leur conception, leur construction et leur maintenance sur la base de procédures d'inspection et de certification élaborées au niveau international.

Cette responsabilité incombe aux États d'immatriculation des navires (États du pavillon) pour les navires relevant de leur juridiction, mais ces pays peuvent aussi confier certaines de ces tâches à des sociétés de classification. Ces dernières sont des organismes multinationaux qui délivrent de nombreux types de certificats répartis en deux grandes catégories. Les « certificats de classification » attestent du respect des règles fixées par les sociétés elles-mêmes, tandis que les « certificats réglementaires » concernent le respect des réglementations internationales. Bien que plus de 50 organisations soient impliquées dans ce type d'activités à l'échelon mondial, seules 13 sociétés de classification sont actuellement reconnues par l'Union européenne. Ces 13 sociétés, contrôlant et certifiant les navires, représentent 90 % du tonnage mondial. Les États membres de l'UE ne sont autorisés à déléguer leurs responsabilités en matière d'inspection et de classification des navires qu'à ces 13 sociétés reconnues.

Tableau 2. Sociétés de classification évaluées par l'EMSA

A. Reconnaissance complète au niveau de l'UE	Tonnage (port en lourd)	% de la flotte	Nombre de navires	% de la flotte
Nippon Kaiji Kyokai – NK (JP)	229 740	22.5%	6 086	15.8%
Lloyd's Register of Shipping – LR (UK)	184 790	18.1%	5 501	14.3%
American Bureau of Shipping – ABS (US)	176 430	17.3%	5 648	14.7%
Det Norske Veritas – DNV (NO)	164 780	16.2%	4 055	10.5%
Germanischer Lloyd – GL (DE)	86 510	8.5%	4 899	12.7%
Bureau Veritas – BV (FR)	74 690	7.3%	4 940	12.8%
Korean Register of Shipping – KR (KR)	39 090	3.8%	1 623	4.2%
China Classification Society – CCS (CN)	38 370	3.8%	1 906	4.9%
Russian Register of Ships – RS (RU)	13 510	1.3%	2 573	6.7%
Registro Italiano Navale – RINA (IT)	12 660	1.2%	1 314	3.4%
Total	1 020 560	100%	38 545	100%
B. Reconnaissance limitée au niveau de l'UE				
Polski Rejestr Statków – PRS (PL)	1 760	76.2%	237	48.2%
Hellenic Register of Shipping – HRS (EL)	500	21.6%	213	43.4%
Registro Internacional Naval Portuguesa – RINA (PT)	50	2.2%	41	8.4%
Total	2 310	100%	491	100%

Source: EMSA_MARINFO / Lloyds Register Fairplay 2009

La principale législation européenne relative aux sociétés de classification est la directive 94/57/CE, telle que modifiée, qui instaure plusieurs critères importants pour la reconnaissance des organisations. Afin de garantir que ces sociétés agréées conservent des normes de qualité optimales et respectent toujours les critères formulés, chacune d'entre elles doit faire l'objet d'une évaluation tous les deux ans. La Commission a confié cette vérification à l'EMSA. Pour ce faire, les contrôleurs de l'Agence se rendent aux sièges des sociétés de classification et dans certains de leurs bureaux régionaux et/ou locaux, et visitent également divers navires et chantiers de construction navale de par le monde. Les équipes d'inspection de l'EMSA effectuent en moyenne 20 visites par an. Après les inspections, l'EMSA transmet ses observations à la Commission européenne. Celle-ci peut alors réclamer une action correctrice et/ou imposer des amendes si un défaut grave ou un problème durable est constaté.

Cohérence du contrôle par l'État du port

Au sein de l'UE, les États sont chargés d'inspecter les navires étrangers qui font escale dans leurs ports (contrôle des navires par l'État du port). Ce contrôle revêt une importance particulière sur le plan de la sécurité maritime car, si la responsabilité première quant au bon état de leurs navires incombe aux États du pavillon, ceux-ci ne sont pas toujours à même d'assumer cette responsabilité de manière cohérente. Les États du port peuvent exiger que les mesures nécessaires soient prises pour remédier aux lacunes identifiées et peuvent retenir les navires jusqu'à ce que les réparations soient achevées. Si un navire est immobilisé à plusieurs reprises pendant une période déterminée, l'accès à tous les ports de l'UE peut lui être refusé jusqu'à ce que son propriétaire ait démontré le parfait état de navigabilité du navire (mesure de «bannissement»).

Le contrôle des navires par l'État du port est l'un des domaines où l'EMSA intervient au nom de la Commission européenne et en bonne intelligence avec les États membres. Il est aussi étroitement lié au Mémorandum d'entente de Paris, qui implique 27 administrations maritimes et vise à harmoniser le contrôle par l'État du port dans toutes les eaux des États côtiers européens et le bassin nord-atlantique.

Pendant de nombreuses années, les États membres étaient individuellement tenus d'inspecter au moins 25 % du nombre de navires faisant escale dans leurs ports, conformément à la directive 95/21/CE de l'UE. À la suite d'une révision complète de cette directive, un nouveau régime d'inspection sera introduit.

CONSTRUCTION ET DE LA MAINTENANCE

L'un des principaux éléments nouveaux de ce régime est que l'on y passe d'engagements liant les pays à titre individuel à des engagements régionaux. Ce nouveau régime vise à inspecter au moins une fois par an tous les navires qui font escale dans la « région UE ». Ensuite, il vise à améliorer la transparence du secteur en mettant en évidence les parties impliquées dans le trafic maritime. La méthode actuellement pratiquée, qui consiste à classer les États du pavillon et les organisations reconnues, sera complétée par un système similaire pour les sociétés.

Cette transition vers des engagements régionaux garantira, en la rendant obligatoire, une meilleure harmonisation des procédures de travail des États membres. L'harmonisation optimisera l'utilisation des ressources disponibles en ciblant les navires sous-performants dans toute la région et en réduisant, dans le même temps, la charge de travail liée à l'inspection excessive des navires dont les performances sont bonnes.

L'EMSA est chargée, en étroite collaboration avec les États membres, de concevoir, de mettre en œuvre et d'exploiter une base de données à l'appui de ce nouveau régime. Ce système sera intégré dans toutes les tâches journalières de tous les États du port et constituera un élément clé du bon fonctionnement régional du contrôle des navires par l'État du port.

Pour que cette approche puisse fonctionner de manière cohérente, l'accent a été mis sur le rôle important des inspecteurs de l'État du port dûment formés et qualifiés, et reconnus à la fois par le secteur professionnel et par les États membres.

Le succès d'un régime uniforme sera assuré par une meilleure harmonisation des critères d'inspection, des procédures de reporting et des principes de formation. L'Agence organise la nécessaire formation sur les procédures de contrôle par l'État du port, en mettant notamment à profit les leçons tirées des visites aux États membres. Le développement par l'EMSA d'un outil d'apprentissage à distance dernier cri pour les inspecteurs des États du port de la région vise également à relever le niveau de professionnalisme.

En 2007, l'EMSA a fourni Rulecheck – un outil électronique permettant d'accéder rapidement à la totalité des règles internationales en matière de sécurité des navires et de travail ainsi qu'aux procédures du Mémorandum d'entente de Paris dans leur version la plus récente – aux inspecteurs de la région couverte par le Mémorandum d'entente de Paris. Eu égard à l'étendue et à la complexité du

Tableau 3. Contribution individuelle au nombre total d'inspections des États du port parties au Mémorandum d'entente de Paris.

État du Port, partie au Mémorandum de Paris	Navires individuels	Inspections	Inspections avec détection de lacunes	Immobilisations	Immobilisations avec lacunes liées aux organisations reconnues	% inspections avec détection de lacunes	% immobilisés	% navires individuels inspectés (engagement de 25%)	% inspections sur le nombre total de pays parties au Mémorandum de Paris
BE	5246	1481	843	70	17	56.92	4.73	28.23	6.01
BG	1362	528	397	30	5	75.19	5.68	38.77	2.14
CA ¹	1739	553	208	23	7	37.61	4.16	31.80	2.24
HR	1490	401	289	33	4	72.07	8.23	26.91	1.63
CY	1059	329	212	55	4	64.44	16.72	31.07	1.33
DK	2436	659	314	23	2	47.65	3.49	27.05	2.67
EE	1571	383	125	4	0	32.64	1.04	24.38	1.55
FI	1332	492	138	3	0	28.05	0.61	36.94	2.00
FR	5889	1780	1087	91	5	61.07	5.11	30.23	7.22
DE	5427	1403	784	47	6	55.88	3.35	25.85	5.69
EL	3075	1003	439	45	12	43.77	4.49	32.62	4.07
IS	382	103	33	1	0	32.04	0.97	26.28	0.42
IE	1390	435	202	30	4	46.44	6.90	31.29	1.76
IT	6567	1929	1270	212	30	65.84	10.99	29.37	7.83
LV	1864	515	229	5	0	44.47	0.97	27.63	2.09
LT	1406	441	325	9	0	73.70	2.04	31.37	1.79
MT	817	294	223	21	4	75.85	7.14	35.99	1.19
NL	5820	1633	873	41	2	53.46	2.51	28.06	6.63
NO	2343	734	269	22	4	36.65	3.00	31.33	2.98
PL	2343	789	447	33	1	56.65	4.18	33.67	3.20
PT	2684	986	529	39	8	53.65	3.96	36.74	4.00
RO	1907	1101	811	31	3	73.66	2.82	57.73	4.47
RU ²	3325	1470	953	54	7	64.83	3.67	44.21	5.96
SL	779	298	113	53	14	37.92	17.79	38.25	1.21
ES	6608	2324	1620	165	24	69.71	7.10	35.17	9.43
SE	2686	763	262	9	0	34.34	1.18	28.41	3.10
UK	6478	1820	1327	71	11	72.91	3.90	28.10	7.38
Total	78025	24647	14322	1220	174	58.11	4.95	31.59	100.00

1. Côte Est uniquement

2. Ports de la mer Noire exclus (Novorossiysk, Sochi et Tuapse)

Source: Mémorandum d'entente de Paris, données 2008.

corpus réglementaire en matière de sécurité des navires, la mise à disposition d'un outil de recherche électronique que les inspecteurs peuvent installer sur leur ordinateur portable a grandement facilité le travail de ceux-ci.

L'efficacité du système de contrôle des navires par l'État du port au sein de l'UE est soumise à un monitoring constant effectué par l'Agence. Les résultats de l'analyse sont transmis aux systèmes de formation et peuvent également donner lieu à un ajustement des procédures et/ou à l'avènement de nouvelles dispositions législatives.



FORMATION ADÉQUATE

On estime qu'environ 80 % des accidents maritimes sont provoqués par une erreur humaine.

Il s'agit le plus souvent d'une mauvaise décision prise par les responsables à la passerelle dans des conditions de navigation difficiles ou par mauvais temps. Il arrive aussi qu'ils résultent de la défaillance d'un moteur ou d'un autre équipement, une situation qui peut encore s'aggraver lorsqu'un équipage mal formé est incapable de réagir rapidement.

Il est par conséquent vital que les gens de mer suivent une formation conforme aux normes les plus élevées.

75 % environ des gens de mer travaillant sur des navires battant pavillon de l'UE sont originaires de pays tiers et ont obtenu leurs qualifications dans des institutions de formation dans plus de 50 pays hors UE. Il est donc difficile d'évaluer la qualité de leur éducation, de leur formation et de leurs qualifications.

Afin de permettre une gestion efficace de la situation, la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW), adoptée par l'OMI, offre aux pays qui immatriculent les navires la possibilité de vérifier la manière dont les pays d'origine des gens de mer appliquent les normes internationales.

Par le passé, chaque État membre de l'UE devait évaluer individuellement l'éducation maritime et les systèmes de formation dans les pays tiers. Afin d'éviter la duplication des inspections, il a été décidé que ces activités seraient centralisées. Cette tâche a été déléguée à la Commission européenne, qui en a confié les travaux techniques à l'EMSA.





DES GENS DE MER

La désignation d'un seul organisme européen apporte une plus-value en générant des économies d'échelle et en garantissant une approche cohérente des évaluations.

Les inspecteurs de l'EMSA entreprennent tous les cinq ans une évaluation du système éducatif de chaque pays tiers qui forme des gens de mer employés à bord des navires de l'UE. Compte tenu des moyens limités à disposition, cela signifie en pratique la visite d'au moins 35 institutions ou plus dans six à huit pays différents chaque année.

Plus près de chez nous, l'EMSA a entrepris en 2007 de visiter les États membres de l'UE pour contrôler la manière dont ils appliquent leurs obligations dans ce domaine. Comme pour les pays tiers, les visites dans les pays de l'UE consistent notamment en inspections des bureaux de l'administration maritime et en un échantillonnage des établissements d'enseignement et de formation, inscrits dans un cycle d'inspections étalé sur cinq ans.

Les conclusions de ces inspections sont transmises aux autorités nationales compétentes et à la Commission européenne qui est habilitée à exiger des mesures correctrices, le cas échéant.



LUTTE CONTRE LA POLLUTION



Des marées noires surviendront peut-être de nouveau à l'avenir, affectant gravement l'environnement, les économies locales et la pêche.

L'exploitation accrue des pétroliers – qui s'explique en partie par l'augmentation des exportations de pétrole – constituera un facteur de risque. D'un point de vue financier, il faut également garder à l'esprit que les opérations de nettoyage sont onéreuses: les seules catastrophes de l'Erika et du Prestige ont entraîné des dépenses de plus d'un milliard d'euros.

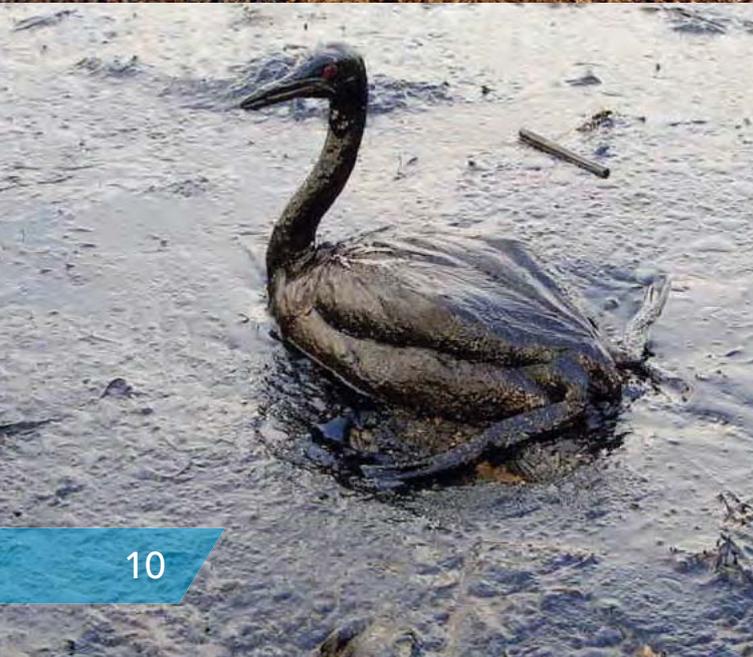
Les graves conséquences financières et écologiques d'une marée noire importante peuvent être substantiellement limitées en « écrémant » le pétrole de la surface de la mer avant qu'il n'atteigne le rivage. La catastrophe du Prestige en 2002 a néanmoins clairement démontré que l'Europe manque de navires capables d'intervenir efficacement lors de marées noires importantes.



Figure 1. Pollutions importantes dans les eaux européennes, 2004–2008



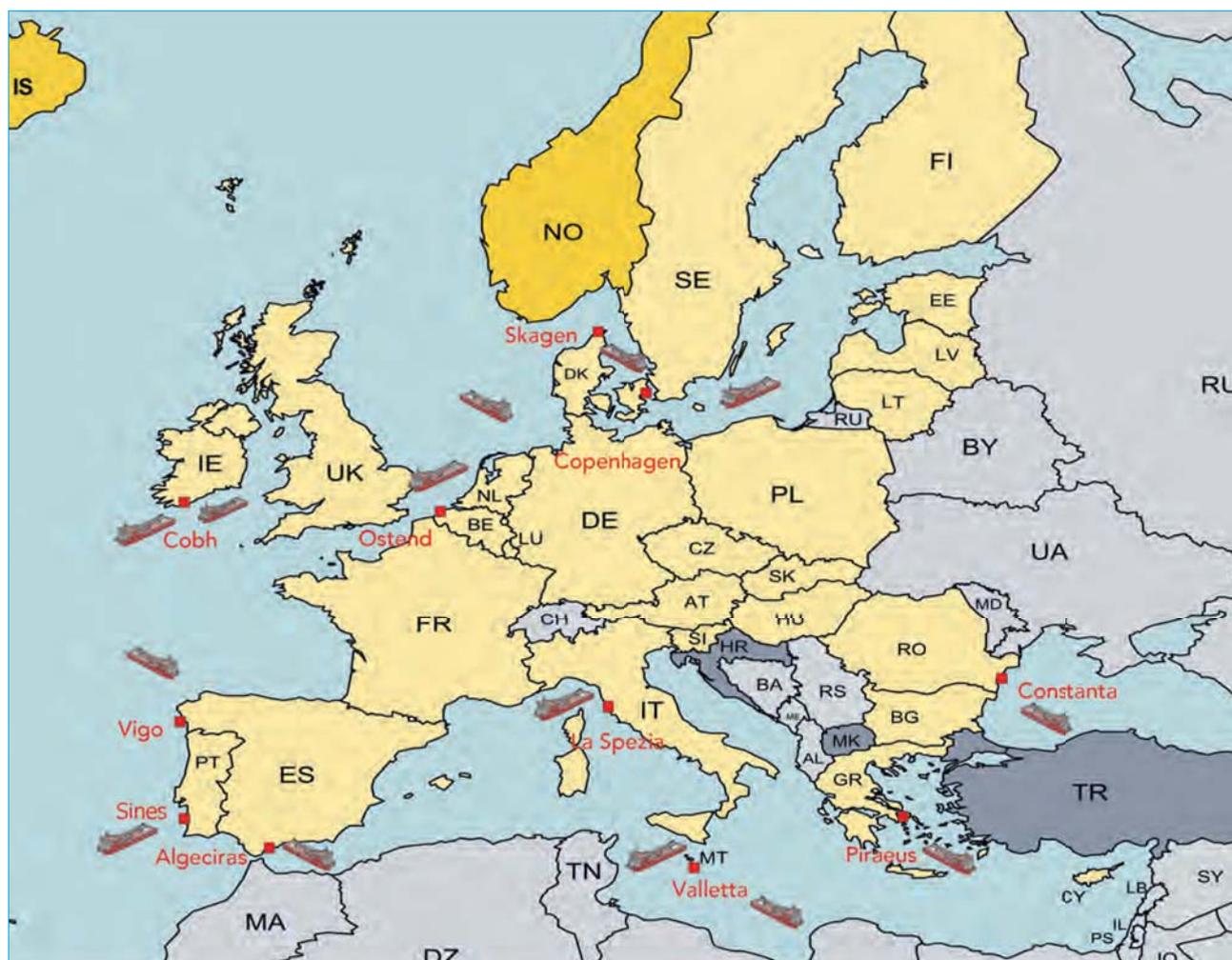
Source: base de données Marinfo EMSA/ Lloyds Marine Intelligence Unit



C'est dans ce contexte que l'EMSA a été chargée de créer un réseau de navires, d'équipements et de ressources diverses afin d'aider les États membres à faire face à la pollution provoquée par les navires. En se basant sur un plan d'action de préparation et de réponse à la pollution par les hydrocarbures, l'Agence affrète des navires marchands qui peuvent être rapidement (généralement en 24 heures) convertis en navires dépollueurs dotés d'un équipement sophistiqué. Ces navires effectuent d'autres tâches au quotidien, mais sont capables d'accueillir les équipements nécessaires et d'intervenir rapidement en cas de déversement d'hydrocarbures.

PAR LES HYDROCARBURES

Figure 2. Navires dépollueurs en attente – Emplacement des stocks et des navires



Les navires affrétés par l'EMSA sont de grandes dimensions et servent à soutenir les moyens de réponse nationaux, dont les citernes ont généralement une capacité d'environ 500 m³, en cas d'incident grave.

L'agence a adjugé dès 2006 les contrats sous-tendant ce service et, à partir de 2009, une flotte complète de navires dépollueurs en stand-by (OSRV) est disponible dans la plupart des zones maritimes européennes, de la mer Baltique à la mer Noire – avec des navires dans la plupart des zones de la mer Méditerranée, de l'océan Atlantique et de la mer du Nord. L'Agence continuera d'assurer ce service et optimisera la configuration des navires et leur emplacement suivant les besoins dans les années à venir.

La figure 2 et le tableau 4 contiennent plus d'informations sur les spécifications techniques des navires et sur l'emplacement des stocks.

Pour faire en sorte que ces navires et leurs équipages soient prêts à réagir en cas de pollution grave, l'EMSA participe aux simulations et aux exercices régulièrement organisés dans le cadre des accords de coopération régionaux en matière de lutte contre la pollution, c'est-à-dire avec les États membres de la convention HELCOM, du REMPEC et d'autres accords.

LUTTE ANTI-POLLUTION

Tableau 4. Navires dépollueurs en stand-by de l'EMSA et spécifications techniques (2009)

Nom	Type	Zone opérationnelle et matériel	Capacité de la citerne (en mètres cubes)
OW Copenhagen	Navire de soutage	Copenhagen & Skagen (DK)	4360
OW Aalborg	Navire de soutage	Copenhagen & Skagen (DK)	4360
Aktea OSRV	Transporteur d'hydrocarbures	Piraeus (EL)	3000
Forth Fisher	Transporteurs de produits	Cobh (IE)	4754
Galway Fisher	Transporteurs de produits	Cobh (IE)	4754
Mersey Fisher	Transporteurs de produits	Cobh (IE)	5028
Salina Bay	Navire de soutage	La Spezia (IT)	2800
Mistra Bay	Navire de soutage	Valetta (MT)	1805
Santa Maria	Navire de soutage	Valetta (MT)	2421
Galp Marine	Navire de soutage	Sines (PT)	3023
Bahia Tres	Navire de soutage	Algeciras (ES)	7413
Bahia Uno	Navire de soutage	Algeciras (ES)	3800
GSP Orion	Navire de ravitaillement	Constanta (RO)	1334
Ria de Vigo	Navire de ravitaillement	Vigo (ES)	1522
Interballast III	Drague	Ostend (BE)	1886
DC Vlaanderen-3000	Drague	Ostend (BE)	2744





Il a également été établi très tôt que l'Agence devrait effectuer des évaluations du risque et entreprendre d'autres actions pour lutter contre les pollutions marines autres que celles causées par les hydrocarbures

Il est difficile d'obtenir des informations claires sur la manière de traiter les autres polluants tels que les substances nocives et potentiellement dangereuses (HNS) et l'implication d'experts chimistes est dès lors requise. Ces actions sont définies dans le plan d'action de préparation et de réponse à la pollution par substances nocives et potentiellement dangereuses de l'EMSA et sont progressivement mises en œuvre.

MAR-ICE

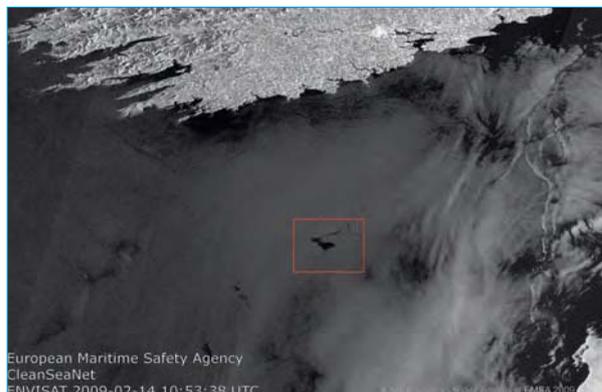
Pour améliorer la circulation des informations en Europe lors d'incidents de pollution marine impliquant des produits chimiques issus de navires, le réseau MARICE a été créé en collaboration étroite avec l'industrie chimique. MAR-ICE signifie en anglais «Marine Intervention in Chemical Emergencies Network», soit «réseau d'intervention maritime en cas d'urgences chimiques». Devenu opérationnel début 2009, ce réseau propose à tous les États membres de l'UE et aux États côtiers membres de l'AELE un service d'information concernant l'intervention en cas d'urgences chimiques en mer.

CleanSeaNet

La plupart des cas de pollution par hydrocarbures surviennent lorsque des pétroliers et autres navires vidangent en mer leurs citernes de pétrole. Pour soutenir les États membres dans le cadre de la lutte contre la pollution, l'EMSA a créé en 2007 CleanSeaNet, un système de surveillance par satellite pour la détection des rejets d'hydrocarbures. Cette pratique est illégale mais elle était jusqu'à présent très difficile à détecter et, par conséquent, à punir.

Ce système fournit des images satellitaires facilitant l'identification et le repérage initiaux des éventuels déversements de pétrole en mer, qui sont ensuite confirmés à l'aide d'autres moyens de surveillance, tels que les contrôles par surprise effectués par les patrouilleurs et les avions spécialisés des États membres.

Figure 3. Image CleanSeaNet montrant un déversement d'hydrocarbures au large des côtes irlandaises



CleanSeaNet joue également un rôle opérationnel dans le contrôle des pollutions accidentelles et soutient les activités de lutte anti-pollution en cas d'incidents graves. Ce système a également été doté de nouvelles fonctions qui lui permettent d'échanger des informations et d'améliorer ses propres fonctionnalités à partir des données provenant des systèmes déjà mis en œuvre par l'EMSA.

Les informations relatives au contrôle du trafic provenant de SafeSeaNet (voir ci-dessous) ont été ajoutées au système et permettent à CleanSeaNet, en combinaison avec les informations météorologiques et océanographiques et les données des satellites radar, de fournir une image plus claire et plus précise de la situation. Les États membres peuvent ainsi recevoir d'une seule source des informations très complètes sur les actions à entreprendre en cas de pollution et identifier les pollueurs avec certitude.

L'Agence est la seule source d'images, de données et d'informations diverses dont disposent la Commission européenne et les États membres pour appuyer leurs activités de lutte contre les pollutions marines au niveau communautaire.

L'Agence favorise également la coopération, propose des formations et diffuse les connaissances et les meilleures pratiques dans ce domaine. Le but de l'EMSA est de contribuer efficacement à la protection de toutes les côtes de l'UE contre les déversements accidentels et volontaires d'hydrocarbures et autres polluants.

MEILLEUR SUIVI DU TRAFIC DES NAVIRES



En permanence, plus de 20 000 navires marchands sillonnent les mers européennes.

Lors de l'incident de l'Erika en 1999, les informations précises concernant sa cargaison n'étaient pas connues. Avec un nombre aussi élevé de navires effectuant des chargements et des déchargements dans les ports européens, les informations concernant les cargaisons, la sécurité des navires et les ports de destination sont vitales pour la sécurité maritime, la protection de l'environnement marin et les acteurs économiques. Pourtant, ces données sont traitées par une multitude d'acteurs aux niveaux local et national. Il est très souvent difficile d'échanger des informations, parce que des instances telles que les autorités portuaires utilisent différentes méthodes pour collecter, stocker et transférer les données, et possèdent souvent des systèmes informatiques incompatibles. Les informations sont transmises par d'autres moyens, souvent par télécopieur, par téléphone ou par courrier électronique.

C'est pourquoi, depuis 2002, les États membres et la Commission européenne coopèrent afin de résoudre ces problèmes d'échange d'informations et d'appliquer la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information. Ils ont ainsi créé un réseau paneuropéen, SafeSeaNet, destiné à harmoniser l'échange de données maritimes.

Le réseau SafeSeaNet réunit de nombreuses autorités maritimes en Europe. Les informations contenues dans les messages proviennent de sources locales diverses appelées «autorités locales compétentes» (ALC), telles que les stations côtières et les autorités portuaires. Ces informations sont fournies presque en temps réel aux autorités publiques européennes. L'Union européenne dispose de la zone côtière la mieux couverte, grâce aux récepteurs AIS (système d'identification automatique) qui interceptent à tout moment les signaux émis par les navires naviguant au large. L'Agence coopère avec les États membres en vue d'améliorer le champ de réception de ces récepteurs afin de couvrir entièrement les zones maritimes européennes.

Une gestion plus précise du repérage des navires permettra de prévenir les pollutions accidentelles grâce à une identification précoce des navires à risques. SafeSeaNet propose des rapports relatifs à l'historique d'un navire (accident, pollution, infraction aux règles de navigation, etc.) ou aux détails

SURVEILLANCE MARITIME RENFORCÉE

concernant les substances dangereuses transportées par un navire. Le fait de savoir où va un navire et ce qu'il transporte raccourcira le délai d'intervention en cas de catastrophe. SafeSeaNet rationalise également les procédures de rapport sur la cargaison et sur la position, dans les ports et à bord des navires, ce qui réduira d'autant la quantité de travail nécessaire et donc les coûts.

Les visites d'inspection aux États membres côtiers ont débuté en 2009. Celles-ci concerneront notamment l'autorité nationale compétente, les ports commerciaux et les stations côtières surveillant le trafic des navires, afin de déterminer le niveau de contrôle des navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes dans les mers d'Europe.

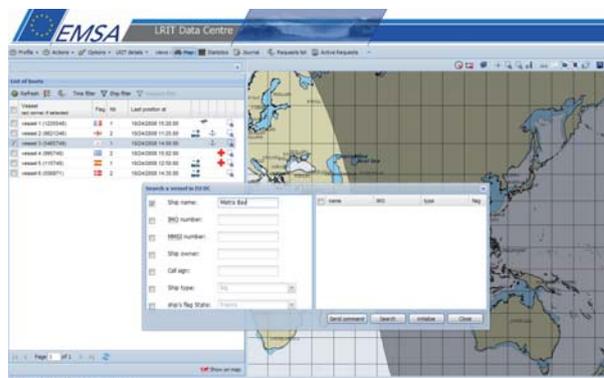
Suivi des navires au-delà des eaux européennes

L'Organisation maritime internationale a décidé de créer un système qui fournit des informations sur les navires naviguant partout dans le monde à des fins de sûreté, de sécurité, de recherche et de sauvetage ainsi qu'à des fins de protection de l'environnement. Ce système d'identification et de suivi des navires à grande distance (LRIT) est conçu pour fournir des informations sur les navires au moins une fois toutes les six heures. Chaque État du pavillon – y compris les États du pavillon de l'UE – est chargé de fournir ces rapports pour les navires qui battent son pavillon. Suite à une résolution du Conseil prise en octobre 2007, l'EMSA a créé au nom de tous les États du pavillon européens un centre de données qui transmet les informations du LRIT à tous les États membres participants et échange sur demande des informations avec les autres centres de données du monde entier. Le centre de données LRIT européen, qui a commencé à fonctionner début juin 2009, est le plus grand centre de données de tout le système LRIT international et assure le suivi d'environ 10 000 navires, soit au moins 40 000 rapports de position par jour. En plus d'assurer le suivi des navires battant pavillon européen, le centre de données LRIT européen fournira également aux États membres, sur demande, les informations LRIT relatives à tout navire d'un pays tiers se dirigeant vers, ou navigant dans les eaux européennes.

Intégrer les systèmes de surveillance maritime

Ces systèmes entrent dans le cadre de l'objectif de l'EMSA, qui est de récolter et diffuser toujours plus d'informations provenant de sources diverses. Dès 2009, l'Agence intégrera ces systèmes afin de fournir aux États membres et à la Commission européenne une image complète du trafic de navires au sein de

Figure 4. Centre de données LRIT



l'UE. Les informations à court et à longue distance seront reliées. Les informations relatives aux navires, aux cargaisons des navires, aux résultats des inspections, etc., contenues dans les différentes bases de données, seront mises en commun. Les informations relatives aux déversements illicites potentiels provenant de CleanSeaNet, le système européen de détection par satellite des rejets d'hydrocarbures de l'Agence, seront combinées aux informations sur le trafic dans la même zone maritime provenant de SafeSeaNet, et avec une image satellitaire en temps réel. Ce système de guichet unique dénommé «Services de soutien maritime», devrait fonctionner sans interruption à partir du second semestre 2009. L'Agence devient ainsi peu à peu le plus grand fournisseur de données maritimes sur et pour l'Union européenne.

À la suite du livre bleu de la Commission européenne intitulé «Une politique maritime intégrée pour l'Union européenne», ayant pour pierre angulaire la stratégie à dix ans pour le transport maritime et les initiatives ultérieures dans le domaine de la surveillance maritime, l'Agence développera encore davantage ses relations de travail avec les autres agences et initiatives européennes en vue du partage des informations relatives aux navires. Chaque fois que cela sera possible, l'Agence participera aux activités continues ayant pour objet spécifique de créer un réseau européen de surveillance maritime. Elle soutiendra la Commission en mettant à disposition l'expertise technique acquise durant le développement de SafeSeaNet et des autres systèmes maritimes pertinents. Elle révisera également ses systèmes d'information maritime afin de permettre la communication des informations aux autres organes et agences de l'UE aux fins de la surveillance maritime.



PERSPECTIVES

L'EMSA est une agence relativement jeune, puisqu'elle a débuté ses activités en mai 2003 avec un groupe de six pionniers. Des progrès substantiels ont été accomplis durant ces cinq premières années d'existence pour créer une organisation en mesure d'effectuer les tâches qui lui ont été confiées par le législateur européen. 2006 a revêtu une importance particulière en cela qu'elle a vu le déplacement de l'Agence de Bruxelles à Lisbonne, au Portugal, siège officiel et définitif de l'Agence.

Toutes les activités concernant la mise en œuvre adéquate de la législation européenne relative à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution sont restées prioritaires. À l'aube de 2010, l'Agence a été considérablement renforcée et ses principales tâches ont été consolidées et développées. L'année 2009 marque une nouvelle étape symbolique, avec la migration de plus de 200 membres du personnel vers les bureaux spécialement construits pour l'Agence au centre de Lisbonne.

La résolution des problèmes communs, à travers un dialogue continu avec les experts des États membres, de la Commission européenne et de l'industrie maritime (le cas échéant), est au cœur des activités de l'Agence. Il s'agit d'un processus très dynamique, car les nouveaux États membres prennent part aux activités et l'étendue des thèmes nécessitant une approche commune à l'échelle internationale et européenne se développe.



POUR 2015

Plusieurs nouvelles propositions politiques et législatives sont actuellement en gestation au sein de l'UE et leur future adoption devrait avoir des répercussions directes sur les activités de l'Agence.

Dans ce contexte mouvementé, les années qui nous séparent de 2015 sont susceptibles de voir l'apparition de nouvelles tâches et le développement des tâches actuelles. En ce qui concerne plus particulièrement la surveillance maritime, l'EMSA a mis au point d'importantes capacités en matière de fertilisation croisée et d'analyse des données. L'EMSA est en passe de devenir un facilitateur central et le plus grand fournisseur d'informations maritimes. Et chaque fois que les activités de plusieurs autorités et services se rencontrent – sécurité maritime, contrôle des frontières, défense, pêche –, il se crée de nouvelles perspectives de développement, de coopération renforcée et d'intégration. En travaillant ensemble, nous pouvons réaliser notre objectif commun: un transport maritime de qualité, des mers plus sûres et des océans plus propres.

Comment obtenir les publications de l'UE:
Les publications de l'UE sont disponibles auprès de l'EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>), où vous pouvez commander auprès de l'agent de vente de votre choix. L'Office des publications dispose d'un réseau mondial d'agents de vente. Vous pouvez obtenir leurs coordonnées en envoyant un fax au (352)29 2942758.

Illustrations

Personnel de l'EMSA, José R. Rodríguez Montero, Pembrokeshire Coast National Park Authority/TivThomas, Marine Photobank/RussianDoors, Flickr Creative Commons/a.o. Mickefi, shaireproductions, enidanc, PembrokeshireDave, SuperlativeRetrospectiveness, Håkan Dahlström, MrHayata.

Agence européenne pour la sécurité maritime
Une navigation plus sûre et moins polluante au sein de l'Union européenne
Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés européennes, 2009
20pp. 21,0x29,7 cm
ISBN 978-92-95032-27-9

À propos de l'EMSA

L'Agence européenne pour la sécurité maritime est l'une des agences décentralisées de l'Union européenne.

Basée à Lisbonne, l'Agence offre une assistance technique à la Commission européenne pour l'élaboration et l'application de la législation communautaire relative à la sécurité maritime. L'EMSA s'est également vu assigner des tâches opérationnelles dans les domaines de la lutte contre la pollution par les hydrocarbures, du contrôle par satellite et des systèmes d'identification et de suivi des navires à grande distance (LRIT).



www.emsa.europa.eu

