ENJEUX DE L'ACTUALITÉ MARITIME

L'Agence européenne de sécurité maritime (EMSA - European Maritime Safety Agency)

Rédacteur :

> **Thierry Beisser**, Administrateur des Affaires maritimes (en retraite)

Le siège de l'EMSA à Lisbonne - Photo : EMSA

Mots clés : EMSA, Sécurité maritime

Tous droits réservés. Ce document, protégé par le droit d'auteur, est la propriété de Vigipol. Il ne peut être utilisé ou reproduit sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit sans autorisation écrite préalable de Vigipol ni sans citer la source. **© Vigipol - Septembre 2020**

SOMMAIRE

I. Présentation générale 4

II. Les principales missions de l'EMSA 4

1. L'assistance technique et scientifique aux États membre et à la Commission européenne .. 4
2. Le contrôle de la mise en œuvre de la législation de l'UE par des visites et des inspections 4
3. L'amélioration de la coopération avec et entre États membres 4
4. Le renforcement des capacités des autorités nationales compétentes 5
5. L'assistance opérationnelle 5

III. L'organisation de l'EMSA 5

1. Le conseil d'administration 5
2. Le directeur exécutif 5
3. Les personnels de l'Agence 6
4. Le budget de l'Agence 6
5. L'organigramme de l'Agence 6
6. Les principales fonctions des départements et unités 6
   - Le département 1 « Développement durable et assistance technique » 6
   - Le département 2 « Sécurité, sûreté et surveillance » 7
   - Le département 3 « Services numériques et simplification » 7
   - Le département 4 « Services généraux » 7

IV. Les applications des services opérationnels de l'EMSA 8

1. Les services maritimes intégrés 8
   - Services maritimes intégrés pour les États membres 8
   - Services maritimes intégrés au profit d'autres agences ou organismes de l'UE 8
2. L'observation terrestre 9
   - CleanSeaNet 9
3. L'identification et le suivi des navires 9
   - SafeSeaNet (SSN) 9
   - Le système LRIT (Long Range Identification and Tracking) 10
   - La base de données centrale des navires (CSD - Central Ship Database) 10
   - La base de données centrale marchandises dangereuses (CHD - Central Hazmat Database) 10
4. La lutte antipollution et l'environnement maritime 10
   - L'outil d'évaluation de l'usage des dispersants (DUET- Dispersant Usage Evaluation Tool) 10
   - Le réseau d'intervention maritime en cas d'urgence chimique (MAR-ICE - Marine Intervention in Chemical Emergency Network) 11
   - Les fiches maritimes d'information chimique (MAR-CIS - Marine Chemical Information Sheets). 11
   - Le plan d'urgence de l'EMSA en cas de pollution 11
5. La sécurité des navires et la prévention de la pollution 12

Plate-forme européenne d'information sur les accidents maritimes (EMCIP - European Marine Casualty Information Platform) 12
Base de données des équipements marins (MARED - Marine Equipment Database) 12
THETIS 12
6. L'élément humain 13
Le système d'information sur la formation des marins, la certification et la veille (STCW-IS) 13
Formation en ligne (E-learning) 13
RuleCheck 13
Le centre des services de soutien maritime (MSS - Maritime Support Services) 13
V. Les activités d'assistance technique et scientifique de l'EMSA 15
1. Visites et inspections 15
Inspections d'organismes agréés 15
Contrôle des standards de formation, de certification et de veille 15
Contrôle de la mise en œuvre de la législation maritime européenne 16
Sûreté maritime 16
2. Prévention de la pollution par les navires 16
3. Réseau de navires de lutte anti-pollution et stocks d'équipements 17
4. Coopération pour une préparation et une réponse efficaces en cas de pollution 18
5. Analyse des accidents 18
6. Équipements marins et standards de sécurité 18
7. Drones de surveillance 19
8. Simplification des formalités 20
9. Actions de formation et coopération technique 20
Une nouvelle approche en matière de formation 21
10. Le programme Copernicus 21

Tous droits réservés. Ce document, protégé par le droit d'auteur, est la propriété de Vigipol. Il ne peut être utilisé ou reproduit sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit sans autorisation écrite préalable de Vigipol ni sans citer la source.
© Vigipol - Septembre 2020

L'EMSA, agence de l'Union Européenne, est peu connue du grand public et sans doute insuffisamment des acteurs de l'industrie maritime. Pourtant, le soutien qu'elle apporte aux États membres de l'UE est significatif. Cet appui concret fait largement appel à des outils numériques de collecte et de diffusion d'informations maritimes que l'EMSA met aussi à disposition d'États voisins de l'UE.

Après une présentation générale de l'EMSA, de ses missions et de son organisation, ce document donnera au lecteur un aperçu des services opérationnels de l'Agence et de ses principales activités d'assistance technique et scientifique.

I. PRÉSENTATION GÉNÉRALE

L'EMSA a été instituée par le règlement (CE) n°1406/2002 du Parlement européen et du Conseil. Son objectif est d'assurer un niveau élevé, uniforme et efficace de sécurité et de sûreté maritimes, de prévenir la pollution causée par les navires et d'y répondre et, depuis 2013, de répondre aussi à la pollution marine causée par les installations pétrolières et gazières et de faciliter la création d'un espace européen de transport maritime sans barrières.

L'EMSA est chargée de fournir aux États membres de l'UE l'assistance technique, opérationnelle et scientifique nécessaire, afin de les aider à appliquer correctement la législation communautaire. L'EMSA soutient également la Commission en lui apportant son expertise.

En tant qu'agence de l'Union européenne, l'EMSA est un organisme de droit public ayant une personnalité juridique propre et distincte des institutions européennes principales (Commission, Parlement, Conseil des ministres, etc.). L'EMSA a son siège à Lisbonne.

II. LES PRINCIPALES MISSIONS DE L'EMSA

1. L'assistance technique et scientifique aux États membre et à la Commission européenne

L'EMSA fournit cette assistance technique et scientifique dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre de la législation de l'UE sur la sécurité maritime, la sûreté, la prévention de la pollution par les navires et la simplification administrative dans le transport maritime.

L'Agence aide la Commission à mettre à jour, développer et assurer l'analyse des projets de recherche pertinents, et toute autre tâche assignée à la Commission et en rapport avec les objectifs de l'Agence.

2. Le contrôle de la mise en œuvre de la législation de l'UE par des visites et des inspections

L'Agence effectue des visites dans les États membres. Ces visites donnent lieu à des rapports destinés à la Commission et à l'État membre concerné. À la fin d'un cycle de visites ou à mi-parcours, l'Agence analyse ces rapports aux fins d'évaluation de l'efficacité et de la pertinence des mesures en place. Elle en tire les enseignements et facilite la diffusion des bonnes pratiques de travail.

L'EMSA effectue aussi, pour le compte de la Commission, des inspections des organismes agréés et des systèmes de formation et de certification maritimes de pays tiers.

3. L'amélioration de la coopération avec et entre États membres

L'EMSA met au point et exploite des systèmes de notification et d'échange d'informations. Ces informations portent sur la surveillance du trafic maritime, le contrôle des pollutions des navires, les enquêtes sur les accidents, et enfin le recueil et l'analyse des données relatives à la formation des gens de mer.

En outre, l'EMSA fournit une assistance technique aux États membres et à la Commission en ce qui concerne leurs contributions à l'Organisation maritime internationale (OMI), à l'Organisation internationale du travail (OIT), au mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port, etc.

4. Le renforcement des capacités des autorités nationales compétentes

L'EMSA travaille avec les États membres pour :

- organiser la formation
- élaborer des solutions techniques destinées à soutenir la mise en œuvre de la législation
- fournir des informations appropriées résultant des inspections
- soutenir le suivi des organismes agréés
- intervenir en appui en réponse à des pollutions causées par des navires ou des installations pétrolières et gazières.

5. L'assistance opérationnelle

L'assistance opérationnelle fournie par l'EMSA s'exerce dans les domaines suivants :

- le développement, la gestion et le maintien des services maritimes liés aux navires, à leur surveillance et à l'application de la réglementation
- la réalisation de tâches opérationnelles de préparation, de détection et d'intervention en cas de pollutions causées par les navires et par les installations pétrolières et gazières
- l'assistance technique opérationnelle à des pays tiers.

L'assistance est apportée aux pays tiers autour de bassins maritimes sur demande de la Commission européenne. Elle comprend l'organisation de formations au profit d'États candidats à l'adhésion à l'Union et d'États voisins partenaires et peut aussi se traduire par la proposition de mise en œuvre de moyens en cas de pollutions causées par des navires ou des installations pétrolières et gazières qui affectent des pays tiers riverains de l'UE.

III. L'ORGANISATION DE L'EMSA

1. Le conseil d'administration

Le conseil d'administration de l'EMSA est composé d'un représentant de chaque État membre, de quatre représentants de la Commission et de quatre représentants des secteurs professionnels les plus concernés, nommés par la Commission. La durée de leur mandat est de quatre ans renouvelables.

Le conseil d'administration :

- nomme le directeur exécutif,
- adopte chaque année, le rapport général de l'Agence pour l'année précédente,
- examine les demandes d'assistance technique émanant des États membres,
- adopte, en tenant compte de l'avis de la Commission, le programme de travail de l'Agence pour l'année à venir,
- adopte le budget de l'Agence.

Depuis décembre 2017, le conseil d'Administration de l'EMSA est présidé par Monsieur Andreas Nordseth, Directeur général de l'Autorité maritime du Danemark. La France y est représentée par le Directeur des affaires maritimes Monsieur Thierry Coquil.

2. Le directeur exécutif

Il a la responsabilité de gérer l'Agence. Il est investi des fonctions et pouvoirs suivants :

- préparation et soumission de la stratégie pluriannuelle au Conseil d'administration après consultation de la Commission

> décision de réaliser des visites d'États membres, après consultation de la Commission et en fonction de la politique définie par le Conseil d'administration
> assurer le fonctionnement de l'Agence conformément au présent règlement
> mettre en place un système efficace de suivi afin de pouvoir comparer les résultats de l'Agence avec ses objectifs opérationnels
> gestion du personnel
> établissement des estimations des recettes et des dépenses de l'Agence.

Depuis janvier 2019, le directeur exécutif de l'Agence est Madame Maja Markovčić Kostelac, auparavant Ministre croate de la Mer, des Transports et des Infrastructures.

3. Les personnels de l'Agence

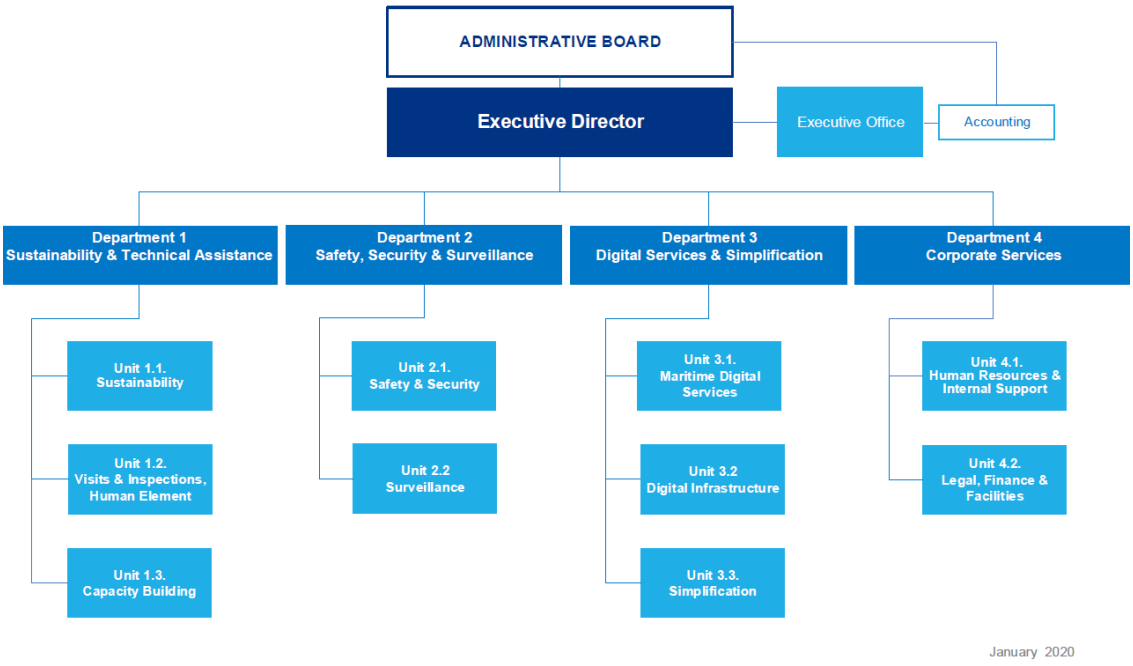
Plus de 250 personnes travaillent au siège de l'EMSA. Ce sont :

> des fonctionnaires affectés
> des fonctionnaires détachés par la Commission ou les États membres à titre temporaire
> d'autres agents recrutés directement par l'Agence, selon les besoins.

4. Le budget de l'Agence

Pour l'année 2020, il est de 83 M€.

5. L'organigramme de l'Agence



Source organigramme : site internet EMSA

6. Les principales fonctions des départements et unités

Le département 1 « Développement durable et assistance technique »

Les activités de l'Unité 1.1 « Développement durable » visent plus particulièrement à prévenir la pollution par les navires et à lutter contre la pollution causée par les navires et les installations pétrolières et gazières offshore.

L'Unité 1.2 « Visites et Inspections, Élément humain » soutient la Commission européenne et les États membres dans la mise en œuvre de la législation de l'UE par le biais de son programme de visites et d'inspections et, pour les questions liées à l'élément humain, aux normes applicables aux marins.

L'Unité 1.3 « Renforcement des capacités » a la responsabilité d'activités de perfectionnement et de formation organisées au profit de personnels relevant d'autorités maritimes en tant qu'État du pavillon, État du port et État côtier.

Le département 2 « Sécurité, sûreté et surveillance »

L'unité 2.1 « Sécurité et Sûreté » est chargée de fournir une assistance technique sur les questions concernant la sécurité des navires, les équipements marins, les navires autonomes, la sûreté maritime, les enquêtes sur les accidents, les lieux de refuge, la mise en œuvre de la réglementation par l'État du pavillon et le contrôle par l'État du port.

L'Unité 2.2 « Surveillance » a pour mission de fournir des services de surveillance maritime. Elle arme une cellule opérationnelle 24h/24, chargée de gérer la collecte et la mise à disposition des flux d'informations, en fonction de droits d'accès accordés.

Le département 3 « Services numériques et simplification »

L'Unité 3.1 « Services numériques maritimes » est une unité à vocation essentiellement technique chargée d'assurer le développement, le fonctionnement et l'amélioration continue de tous les services numériques maritimes de l'Agence.

L'Unité 3.2 « Infrastructure numérique » est responsable de la gestion des centres de données (principaux et secondaires), de l'hébergement et des opérations informatiques pour toutes les applications maritimes, et les besoins internes de fonctionnement informatique de l'Agence.

L'Unité 3.3 « Simplification » coopère avec les États membres et les institutions de l'UE dans la mise en œuvre de la directive 2002/59/CE ayant pour objectif d'instituer dans la Communauté un système de suivi du trafic des navires et d'information en vue d'accroître la sécurité et l'efficacité du trafic maritime, d'améliorer la réaction des autorités en cas d'incidents, d'accidents ou de situations potentiellement dangereuses en mer, notamment les opérations de recherche et de sauvetage, et de contribuer à mieux assurer la prévention et la détection de la pollution causée par les navires.

Le département 4 « Services généraux »

La mission du département 4 est de fournir un soutien aux activités opérationnelles essentielles de l'Agence et comprend deux unités :

- l'Unité 4.1 « Ressources humaines et Support interne »
- l'Unité 4.2 « Service juridique, financier et moyens généraux ».

IV. LES APPLICATIONS DES SERVICES OPÉRATIONNELS DE L'EMSA

L'EMSA propose aux utilisateurs de ses applications disposant de droits d'accès des informations dans les domaines suivants :

> Services maritimes intégrés
> Observation terrestre
> Identité des navires et suivi
> Lutte anti-pollution et environnement maritime
> Sécurité des navires et prévention de la pollution
> Élément humain
> Services support maritime.

Ces domaines sont détaillés ci-après.

1. Les services maritimes intégrés

Services maritimes intégrés pour les États membres

Les services maritimes intégrés (IMS - Integrated Maritime Services) de l'EMSA ont la capacité opérationnelle et technique d'intégrer et de corréler les données provenant des applications de l'EMSA et de sources externes pour une variété de services basés sur les besoins d'informations spécifiques des utilisateurs. Grâce à l'IMS, les utilisateurs ont également accès à la détection automatique et à des alertes de comportement des navires (ABM - Automated Behaviour Monitoring).

Le nombre total d'utilisateurs des autorités des États membres a progressé en 2019 atteignant plus de 3 500, correspondant à quelque 250 organisations.

Voici un aperçu des données gérées :

> informations de position des navires (AIS terrestre, AIS satellite, LRIT et VMS)
> caractéristiques de navires
> données relatives à la police des pêches (observation visuelle, résultats d'inspections)
> données SafeSeaNet
> données d'observation terrestre (imagerie satellitaire)
> surveillance automatisée du comportement des navires
> comptes rendus de navires
> informations météorologiques et courantologiques (in situ, en cours et prévues).

Services maritimes intégrés au profit d'autres agences ou organismes de l'UE

Les informations dont dispose l'EMSA intéressent d'autres organismes de l'UE intervenant sur l'espace maritime. Ainsi, l'EMSA alimente en informations :

> l'Agence européenne spécialisée dans la répression de la criminalité (EUROPOL - Agency for Law Enforcement Cooperation)
> les Forces navales de l'UE (EUNAVFOR Atalanta et Sophia)
> l'Agence européenne de contrôle des pêches (EFCA - European Fisheries Control Agency),
> l'Agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes (FRONTEX - European Border and Coastguard Agency)
> le Centre des opérations et d'analyse maritime de lutte contre le trafic de drogue (MAOC-Maritime Analysis and Operations Centre - Narcotics).

2. L’observation terrestre

CleanSeaNet

CleanSeaNet est un service européen de l’EMSA permettant la détection par satellite des pollutions par hydrocarbures et des navires. Ce service est une aide aux États membres pour :

> identifier et suivre une pollution par hydrocarbures en surface
> surveiller une pollution accidentelle dans les situations d’urgence
> contribuer à l’identification des pollueurs.

Les images (radar à ouverture synthétique) sont traitées et analysées, pour fournir une détection de pollution et de navire avec notamment le lieu, l’étendue et les dimensions, la classification (A = probable, B = possible) et toute information sur l’origine potentielle (par exemple navires à proximité ou plate-forme pétrolière ou gazière). L’analyse est disponible environ 30 minutes après l’acquisition de l’image.

Le service est disponible pour 28 États côtiers (les 23 États côtiers de l'UE, 2 États côtiers de l'AELE, l'Islande et la Norvège, 3 pays candidats à l'adhésion : l'Albanie, le Monténégro et la Turquie). Dans le cadre des projets de coopération SAFEMED et BCSEA, le service a été étendu aux régions de la Méditerranée, de la mer Noire et de la mer Caspienne.

Au total en 2019, 7 153 images analysées ont été fournies : 6 905 aux utilisateurs des États côtiers et 248 aux pays bénéficiaires de SAFEMED et de la BCSEA. 7 755 déversements potentiels ont été détectés, dont plus de 60 % ont été classés dans la catégorie de probabilité la plus élevée concernant la détection d'un éventuel déversement d'hydrocarbures.

CleanSeaNet a également apporté son soutien à huit autres demandes des États membres et de la Commission européenne pour faire face à des déversements accidentels et à des situations d'urgence. En particulier, un soutien significatif a été apporté à la suite du naufrage du navire roulier *Grande America* dans le Golfe de Gascogne en mars 2019.

De nouveaux contrats cadres ont été signés, permettant l'acquisition de licences pour deux satellites qui permettront à l'EMSA de traiter un volume accru de demandes de services d'observation terrestre dans les années à venir.

3. L’identification et le suivi des navires

SafeSeaNet (SSN)

SafeSeaNet est le système d’information et de de surveillance du trafic maritime de l’UE, créé pour améliorer la sécurité maritime, la sûreté des navires et des ports, la protection de l’environnement, et l’efficacité du trafic et du transport maritime.

Les navires transitant dans les eaux de l'UE sont suivis en temps réel grâce à SafeSeaNet. Ce système permet l'échange de données entre les systèmes nationaux gérés par les autorités maritimes à travers l’Europe.

L’EMSA gère le système central du dispositif SafeSeaNet, point nodal d’interconnexion de tous les systèmes nationaux SafeSeaNet.

Les informations échangées sur le réseau SafeSeaNet sont :

> des informations sur les navires : identification, position, route et vitesse, nombre de personnes à bord, cargaisons dangereuses. Ces informations proviennent de l’AIS et des messages de compte-rendu obligatoires
> des informations concernant les ports d’escale : heures d’arrivée et de départ, informations de préavis d’arrivée, marchandises dangereuses, sûreté, déchets et résidus de cargaison
> des notifications d’événements de mer (accidents, situations d’urgences, incidents) relatifs à la sécurité (ex. collision), à l’environnement (ex. pollution) ou autre (ex. bannissement).

Le système LRIT (Long Range Identification and Tracking)

Imposé par SOLAS aux navires à passagers, aux navires de charge de jauge brute supérieure ou égale à 300 et aux unités mobiles de forage en mer, l'équipement LRIT permet aux États contractants à SOLAS de recevoir des rapports de positions de navires à longue distance.

Le système LRIT inclut à terre des centres de traitement et de diffusion des informations reçues vers leurs destinataires. L'EMSA gère le Centre de données coopératif LRIT (CDC LRIT), par lequel les utilisateurs des États membres peuvent accéder aux informations LRIT sur les navires battant leur pavillon dans le monde entier ainsi que sur tout navire de pays tiers à destination d'un de leurs ports ou en navigation à moins de 1 000 milles de leurs côtes.

L'EMSA échange des informations avec d'autres centres de données LRIT dans le monde entier. Le CDC LRIT de l'UE est l'un des plus grands centres de données du système LRIT. Il suit plus de 8 000 navires par jour. En outre, l'EMSA héberge et gère les données mondiales du LRIT International Exchange qui dessert 61 centres de données LRIT dans le monde, représentant plus de 120 États contractants à SOLAS[1].

En 2019, le Royaume-Uni a officiellement quitté le CDC LRIT de l'UE. Il a été suivi par les îles Vierges britanniques, les îles Malouines et Gibraltar. Avec le soutien technique de l'EMSA, environ 760 navires ont été transférés au Centre de données national LRIT britannique.

La base de données centrale des navires (CSD - Central Ship Database)

Cette base de données est hébergée à l'EMSA et fournit un service commun aux utilisateurs internes de l'EMSA et aux États membres. Cette base est alimentée par les données de SafeSeaNet, THETIS et LRIT. Les informations de cette base de données peuvent être utilisées par les États membres pour des opérations de vérification.

La base de données centrale marchandises dangereuses (CHD - Central Hazmat Database)

L'objectif principal de ce service est d'améliorer la qualité des informations du système SafeSeaNet concernant les marchandises dangereuses et polluantes.

Cette base de données contient la liste complète des marchandises dangereuses et polluantes qui doivent être déclarées au titre de la Directive 2002/59/EC relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information. L'application permet d'accéder aux fiches de risques des produits de la base de données MAR-CIS (voir ci-après).

4. La lutte antipollution et l'environnement maritime

L'outil d'évaluation de l'usage des dispersants (DUET- Dispersant Usage Evaluation Tool)

Ce service est une aide à la décision concernant l'usage de dispersants en réponse à une pollution. Il permet d'évaluer l'effet potentiel de leur utilisation.

Grâce à un logiciel de modélisation 3D, l'EMSA et les États membres peuvent obtenir des informations sur l'évolution et la trajectoire potentielles d'une pollution par hydrocarbures en tenant compte :

- de l'utilisation de dispersants
- des taux de dispersion naturelle et chimique
- des hydrocarbures dissous
- de la superficie touchée par la pollution.

DUET a vocation à être utilisé en exercice et lors de la mise en œuvre de plans d'urgence.

[1] Sur les 166 États contractants à SOLAS au 03/07/2020

Le réseau d'intervention maritime en cas d'urgence chimique (MAR-ICE - Marine Intervention in Chemical Emergency Network)

Le réseau MAR-ICE a été créé en 2008 par l'EMSA en coopération avec le Conseil européen de l'industrie chimique et le Cedre.

Avec le réseau MAR-ICE, l'EMSA partage avec les administrations des États membres des informations sur les produits chimiques et leur comportement dans l'environnement marin afin de les aider à faire face aux déversements de substances dangereuses et nocives.

MAR-ICE est un service offrant des informations d'experts en cas d'incident chimique en mer, qui inclut depuis peu la possibilité de faire venir un expert au centre de commandement national de l'intervention pendant l'incident.

Le point de contact de MAR-ICE est à disposition des États membres 24h/24.

À titre d'exemple, le réseau MAR-ICE a été activé durant l'été 2020 à la suite d'un rejet illicite d'huile de tall (sous-produit de la transformation du bois en papier kraft) dans le port de Rauma (Finlande).

Les fiches maritimes d'information chimique (MAR-CIS - Marine Chemical Information Sheets)

Peuvent accéder aux informations MAR-CIS les administrations publiques (par exemple, les autorités de lutte contre la pollution marine, les autorités portuaires, les garde-côtes) des États membres de l'UE et des États côtiers de l'AELE.

MAR-CIS[2] contient des informations détaillées sur 213 substances chimiques. Ces fiches téléchargeables fournissent des informations concises sur les propriétés des produits, les procédures d'intervention en cas d'urgence et leurs exigences de sécurité pour le transport. Ces fiches peuvent être consultées hors ligne grâce à une nouvelle application pour les appareils mobiles.

Le plan d'urgence de l'EMSA en cas de pollution

Le Plan d'urgence de l'EMSA décrit comment les Services Support Maritime (MSS - Maritime Support Services) assurent 24h/24 la surveillance et l'alerte en cas d'accident et les actions mises en œuvre par l'EMSA en cas d'urgence maritime telle qu'une pollution majeure.

Le plan décrit les actions immédiates et les mesures opérationnelles de moyen terme mises en œuvre à l'EMSA avec les types d'assistance possibles suivants :

> Alerte et information régulière de l'EMSA et de la Commission sur une pollution et son évolution
> Rapport de situation, autorités impliquées et assistance fournie
> Surveillance par satellite (Service CleanSeaNet)
> Mobilisation de navires antipollution de la flotte EMSA sous contrat
> Mobilisation d'experts et de personnel expérimenté de l'EMSA en soutien.

Ce plan a été activé à 15 reprises en 2019. L'une de ces activations a eu lieu suite au naufrage du navire roulier *Grande America*, pour lequel deux navires de lutte contre la pollution par les hydrocarbures ont été déployés avec un drone léger, pour contribuer aux opérations de nettoyage et de surveillance. Plus de 50 images satellites ont été fournies, offrant une visualisation de l'étendue et de l'évolution de la pollution.

[2] http://emsa.europa.eu/opr-documents/opr-manual-a-guidelines/item/2978-mar-cis-marine-chemical-information-sheet-leaflet.html

5. La sécurité des navires et la prévention de la pollution

Plate-forme européenne d'information sur les accidents maritimes (EMCIP - European Marine Casualty Information Platform)

EMCIP est la base de données européenne sur les accidents de mer prévue par la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes. L'EMSA est chargée de la gestion de cette plateforme.

Les organismes d'enquête des États membres doivent notifier à l'EMSA les accidents et lui communiquer les données recueillies dans le cadre des enquêtes effectuées. À partir des données qui lui sont communiquées, l'EMSA réalise des statistiques[3] et des analyses relatives aux accidents maritimes. À titre d'exemple, l'EMSA a publié en 2018 une analyse relative aux événements de mer impliquant des navires rouliers[4] à partir des informations notifiées par les États membre dans la plateforme EMCIP.

Base de données des équipements marins (MARED - Marine Equipment Database)

Les équipements marins sont des équipements mis ou destinés à être mis à bord d'un navire et dont les instruments internationaux requièrent l'approbation par l'administration de l'État du pavillon. La directive 2014/90 relative aux équipements marins a pour objectif de renforcer la sécurité maritime, de prévenir la pollution des milieux marins par l'application uniforme des instruments internationaux applicables, et d'assurer la libre circulation de ces équipements à l'intérieur de l'Union.
La création de la base de données MARED répond à des exigences de la directive. Elle est gérée par l'EMSA.

MARED contient une liste actualisée comportant les références des équipements marins et les éléments de leur approbation. L'accès à cette base de données est ouvert aux États membres. Il est aussi ouvert au public, à des fins d'information uniquement.

THETIS

Le système d'information THETIS a été initialement mis en place pour permettre aux autorités de l'État du port de l'UE et d'autres membres du MoU de Paris (Canada, Islande, Norvège et Russie) de gérer dans un guichet unique et d'appliquer de manière harmonisée leurs contrôles en tant qu'États du port. L'application détermine le profil de risque de chaque navire et dispose d'une fonctionnalité de ciblage des inspections. THETIS aide aussi la Commission européenne en produisant des statistiques sur les résultats des inspections. En 2019, quelque 18 570 contrôles ont été enregistrés par 600 utilisateurs de 28 pays.

De nouvelles fonctionnalités sont régulièrement ajoutées au système, ce qui permet de soutenir un plus grand nombre d'autorités des États membres et de faciliter l'application d'un nombre plus important de textes européens. Les modules développés permettent d'assurer l'application des dispositions des directives sur le soufre (12 600 inspections de navires enregistrées en 2019) et sur les installations de réception portuaires (4 590 inspections d'installations enregistrées en 2019), ainsi que les dispositions des règlements sur le recyclage des navires et sur la sûreté maritime. Les rapports d'inspections effectués sont enregistrés dans THETIS-EU.

En application du règlement UE 2015/757, les données sur les émissions de CO_2 sont communiquées par les compagnies au système THETIS-MRV qui a été développé par l'EMSA pour soutenir la surveillance des émissions des navires de jauge brute supérieure à 5 000 opérant dans les eaux de l'UE. Ces données, publiées en juin 2019 pour environ 10 800 navires, ont donné un premier aperçu des émissions de CO_2 des navires. Un rapport d'analyse de ces données devait être publié à la mi-2020 pour disposer d'une évaluation correcte des émissions de CO_2 et de l'efficacité énergétique des transports.

Très récemment, THETIS a encore été amélioré avec un nouveau module pour répondre aux exigences de la nouvelle directive[5] relative aux inspections visant à garantir la sécurité de l'exploitation des navires rouliers à passagers et des engins à passagers à grande vitesse en service régulier, qui est entrée en vigueur en décembre 2019.

---

[3] http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/accident-investigation.html
[4] http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/accident-investigation/items.html?cid=141&id=3388
[5] Directive (UE) 2017/2110 du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017

6. L’élément humain

Le système d’information sur la formation des marins, la certification et la veille (STCW-IS)

Ce système fournit des informations sur les systèmes de formation et de certification des marins dans les États membres ainsi que des informations sur les établissements d’enseignement maritime. Les informations publiées sont accessibles au public, à l’adresse : https://portal.emsa.europa.eu/web/stcw.

Formation en ligne (E-learning)

L’EMSA a développé la formation en ligne avec le Centre de connaissance maritime (MaKCs - Maritime Knowledge Centre).

Ces formations sont accessibles aux inspecteurs du contrôle par l’État du port du MoU de Paris, du MoU de Méditerranée et du MoU de la Mer Noire.
Le module de formation à distance pour les PSCO est composé de sections sur les instruments pertinents et les procédures du PSC. L'outil est conçu pour améliorer la compétence professionnelle et assurer une pratique harmonisée des contrôles.

Les programmes d’assistance technique SafeMed et BCSea (Black and Caspian Sea) incluent des facilités de formation à distance pour les inspecteurs des États bénéficiaires. L’Agence a également développé des modules de formation intéressant les États du pavillon et les États côtiers.

RuleCheck

Au cours des dernières décennies, la réglementation maritime s’est considérablement étoffée et complexifiée. Les règles applicables peuvent être fonction de nombreux paramètres (type de navire, année de construction, caractéristiques, tonnage, date d’entrée en vigueur, exemptions, dispositions équivalentes, etc.). L’intérêt pour les inspecteurs du Port State Control de pouvoir bénéficier en appui d’un outil informatique contenant l’ensemble de la réglementation s’est alors imposé.

Pour répondre à ce besoin, L'EMSA a lancé en 2007 RuleCheck, un outil de contrôle des règles élaboré avec la société de classification KRS (Korean Register of Shipping). L’application permet un accès rapide à la législation internationale pertinente de l’OMI et de l’OIT ainsi qu'aux réglementations régionales (lorsqu'elles existent dans le cadre d'un protocole d'accord sur le contrôle de l'État du port).

RuleCheck facilite donc le travail des PSCO dans leur processus décisionnel en filtrant les exigences applicables. L'outil est régulièrement mis à jour afin de garantir que les PSCO ont toujours accès aux dernières versions des instruments internationaux applicables. La fonction de recherche permet aux inspecteurs d'accéder facilement à des informations pertinentes et ciblées, évitant ainsi la consultation d’ouvrages papier. L'outil facilite également l'harmonisation des normes relatives aux contrôles de l’État du port dans une région donnée. Une application mobile de RuleCheck devrait être disponible courant 2020.

Le système est désormais accessible aux inspecteurs des États membres intervenant au titre du pavillon ainsi qu’aux inspecteurs d’États voisins de l’UE. Des versions adaptées de RuleCheck sont accessibles pour les inspecteurs PSC des mémorandums de Méditerranée, de la Mer Noire, des Caraïbes et de l’Océan Indien.

Le centre des services de soutien maritime (MSS - Maritime Support Services)

Le centre des services de soutien maritime (MSS) est un service opérationnel 24h/24 qui assure deux fonctions principales :

- le bon fonctionnement des applications maritimes de l'EMSA
- la fourniture d'une assistance rapide en cas d'urgence en mer.

Le MSS est installé dans une salle opérationnelle de l'EMSA. Son effectif est composé de personnels possédant des compétences informatiques spécialisées et des connaissances maritimes.

Concernant les applications maritimes, un service d'assistance est disponible pour répondre aux appels des utilisateurs afin de les aider dans leur fonctionnement et les questions d'accès. Il informe également les utilisateurs de toute évolution pertinente, telle qu'une nouvelle version ou une maintenance programmée.

Le MSS coordonne l'assistance de l'EMSA en cas d'accident en mer, qu'il soit lié à la pollution ou à la sécurité. Il est le point de contact unique à l'EMSA pour les autorités des États membres et la Commission européenne.

Par l'intermédiaire du MSS, l'EMSA fournit des conseils et une assistance opérationnelle pour aider les autorités responsables à prendre des décisions éclairées dans des situations d'urgence. En cas de pollution à grande échelle, les équipes de l'EMSA peuvent fournir de l'imagerie satellite et mettre en œuvre des moyens de lutte contre la pollution sur place.

Le MSS reçoit les flux d'informations suivants :

> AIS (réception des stations de réception terrestre et satellitaires)
> imagerie radar à ouverture synthétique spatiale (imagerie satellitaire utilisée en détection et surveillance de pollutions)
> LRIT (Long range identification tracking). Système d'identification longue distance imposé par SOLAS aux navires de jauge brute supérieure à 300
> imagerie satellitaire optique et vidéo à très haute résolution
> informations provenant des drones de surveillance
> informations navires/voyages/inspections et autres issues de SafeSeaNet (Système d'échanges d'informations maritimes de l'Union)
> VMS (Vessel monitoring system). Système de surveillance des navires de pêche (pour l'UE, navires de LHT > 15m)
> informations météorologiques et de courants (in situ, en cours et prévues)
> autres données fournies par des utilisateurs pour des besoins de corrélation en exploitation.

La salle opérationnelle du MSS
Source photo : Maritime Journal

V. LES ACTIVITÉS D'ASSISTANCE TECHNIQUE ET SCIENTIFIQUE DE L'EMSA

1. Visites et inspections

L'EMSA effectue des visites dans les États membres de l'UE, afin de vérifier la mise en œuvre effective des règlements et directives maritimes de l'UE.

Plusieurs raisons justifient ces opérations de vérification parmi lesquelles :

> l'identification de lacunes dans le système de sécurité global,
> la promotion d'une approche harmonisée dans l'UE,
> l'amélioration de l'efficacité des mesures en place.

Les visites et les inspections sont effectuées par le biais d'examens de documents, de contrôle d'installations, d'entretiens avec le personnel et d'examen de dossiers par échantillonnage. Une approche « descendante » est appliquée à tous les niveaux, en commençant par l'autorité centrale compétente, puis par les autorités désignées au niveau national, régional et local. D'autres institutions concernées peuvent être incluses dans le processus.

Trois types d'inspections peuvent être distingués :

> le contrôle des organismes agréés (au sens du règlement CE 391/2009) et des systèmes de formation des marins : l'EMSA a délégation de la Commission pour mener des inspections d'organismes agréés et de systèmes d'éducation, de formation et de certification des marins dans des pays tiers au nom des États membres de l'UE (STCW)
> la sécurité maritime : la Commission a demandé à l'Agence de vérifier la mise en œuvre effective par les États membres des actes législatifs maritimes de l'UE
> la sûreté maritime : l'Agence assiste la Commission dans l'inspection des administrations nationales responsables de la sûreté des navires, des installations portuaires, des navires, des compagnies maritimes et des organismes de sûreté reconnus.

Inspections d'organismes agréés

Les organismes agréés au sein de l'UE sont des organismes habilités à effectuer l'inspection, la visite et la certification des navires en vue d'assurer leur conformité avec les conventions internationales sur la sécurité maritime et la prévention de la pollution maritime.

La Commission européenne reconnaît actuellement 12 sociétés de classification en tant qu'organismes agréés au sens du règlement CE 391/2009. La reconnaissance par la Commission est un préalable nécessaire pour qu'un État membre de l'UE puisse lui aussi délivrer un agrément à une société.

La Commission a confié à l'EMSA la tâche d'effectuer les inspections nécessaires. Chaque organisme agréé de l'UE est inspecté une fois tous les deux ans. Ces inspections ont lieu dans les sièges sociaux et certains bureaux régionaux, et incluent des visites de navires, le tout dans le but de vérifier les performances de ces organismes. Lorsqu'un État membre souhaite l'agrément d'un organisme, l'EMSA procède à son inspection.

Contrôle des standards de formation, de certification et de veille

De nombreux navires immatriculés sous pavillon de l'UE sont armés avec des personnels titulaires de certificats émis par des pays non-membres de l'UE. Pour s'assurer que ces membres d'équipage sont correctement formés, l'EMSA réalise des inspections des systèmes de formation et de certification maritimes de ces pays tiers. La conformité est évaluée sur la base des normes de formation STCW de l'OMI.

En 2019, l'EMSA a effectué des inspections en Inde, au Panama et à Singapour.

Contrôle de la mise en œuvre de la législation maritime européenne

Par ses visites dans les États membres, en Islande et en Norvège, l'EMSA assiste la Commission européenne et l'Autorité de surveillance de l'AELE dans leurs efforts pour parvenir à une mise en œuvre convergente et efficace du droit maritime de l'UE.

En 2019, 19 visites ont été effectuées pour s'assurer de la mise en œuvre de quatre directives européennes concernant :

> la teneur en soufre des combustibles marins (5 visites),
> le contrôle par l'État du port (5 visites),
> les équipements marins (5 visites),
> la sécurité du chargement et du déchargement des vraquiers (4 visites).

Le contrôle de la mise en œuvre de la directive STCW sur le niveau minimal de formation des gens de mer a donné lieu à 4 visites. Un nouveau cycle de visites devait débuter en 2020 sur la sécurité des navires à passagers. Les rapports sont partagés avec l'État membre visité et la Commission européenne (et, le cas échéant, l'AELE Autorité de surveillance). Ces visites donnent aux États membres l'opportunité de mieux planifier leurs moyens, d'évaluer leurs besoins de formation et d'examiner les insuffisances, afin d'améliorer leur niveau de conformité avec la législation de l'UE.

Sûreté maritime

L'EMSA assiste la Commission européenne en vérifiant la mise en œuvre des dispositions du règlement (CE) No 725/2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires.

Les rapports d'inspection de l'EMSA détaillent les mesures de sûreté maritime, les procédures et structures des États membres visités.

En 2019, 54 inspections de sûreté ont été réalisées. THETIS-EU a reçu un nouveau module MARSEC en janvier 2019 destiné à aider les États membres dans l'enregistrement des rapports des inspections de sûreté.

2. Prévention de la pollution par les navires

L'EMSA apporte son expertise à la Commission européenne et aux États membres afin de les aider à traiter de nombreuses questions liées à la prévention de la pollution causée par les navires. Au cours des deux dernières années, l'assistance fournie a notamment porté sur :

> le soutage du GNL : l'EMSA a réalisé un guide à l'attention des Administrations et autorités portuaires
> un appui à la DG Environnement de la Commission sur la problématique du transfert des DG, avec le suivi de plusieurs navires suspectés d'enfreindre la législation
> une contribution à l'adoption de la Directive révisée sur les installations de réception portuaires, avec des propositions concernant le régime d'application et la nouvelle base de données des inspections.
> l'organisation de séminaires techniques sur la mise en œuvre de la directive sur la teneur en soufre des combustibles marins et l'organisation de cours de formation pour les inspecteurs
> la mise en place de formations au profit des autorités nationales sur l'utilisation du système THETIS-MRV pour assurer la conformité avec la réglementation UE concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de CO_2 du secteur du transport maritime
> l'analyse des données relatives aux émissions de CO_2 enregistrées dans le système THETIS-MRV et des formations sur les carburants de substitution, notamment le GNL
> la surveillance de la mise en œuvre de la directive sur la pollution causée par les navires
> l'organisation de séminaires techniques de sensibilisation à la prochaine limite de 0,50 % de la teneur en soufre des combustibles marins, en vigueur à partir de 2020, l'un à Lisbonne et l'autre à l'OMI à Londres. L'EMSA a apporté son soutien aux discussions en cours entre les pays riverains sur le projet de création d'une zone SECA en Méditerranée
> l'appui à la proposition de la Commission européenne visant à interdire l'utilisation de la cybutryne (biocide utilisé dans les peintures antifouling) à partir d'octobre 2021 et à interdire les navires utilisant ce type de revêtement à partir d'octobre 2026

> l'élaboration de directives sur l'inspection des navires par les États du port conformément au règlement (UE) 1257/2013 sur le recyclage des navires

> l'élaboration d'un guide de bonnes pratiques en matière de prélèvement d'échantillons, comme prévu par la Convention sur la gestion des eaux de ballast.

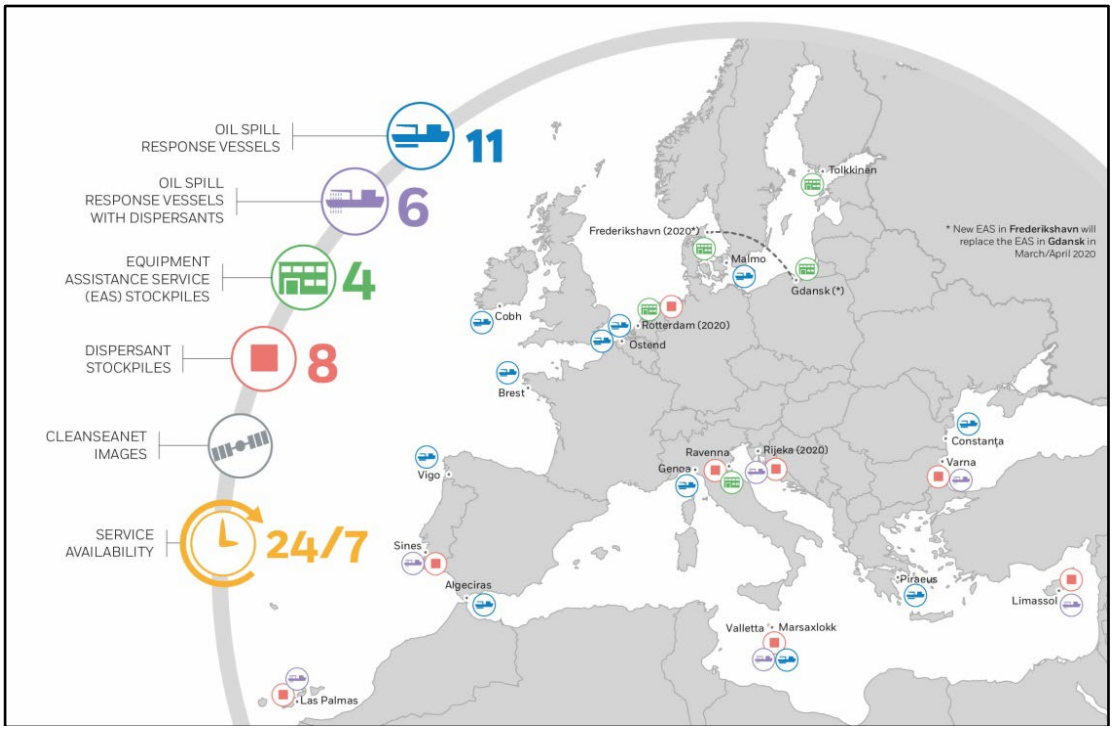
3. Réseau de navires de lutte anti-pollution et stocks d'équipements

Un réseau de navires de lutte anti-pollution en stand-by à leur port-base couvre l'espace maritime européen pour renforcer la capacité des États membres de l'UE à lutter contre les pollutions maritimes accidentelles. L'EMSA a signé un contrat opérationnel pour chaque navire de ce réseau. Elle contrôle et évalue leurs performances lors d'entraînements trimestriels et d'exercices majeurs internationaux. Fin 2019, 16 navires entièrement équipés étaient mobilisables, en alerte à 24 heures. Trois navires supplémentaires devaient être opérationnels à la mi-2020.

En outre, l'EMSA assure par contrats un service d'assistance en matériels de lutte anti-pollution (EAS - Equipment Assistance Service). Ce service consiste en quatre stocks d'équipements autonomes de lutte contre la pollution par les hydrocarbures respectivement positionnés en Finlande, au Danemark, au Pays-Bas et en Italie. Du personnel est également disponible pour assurer s'il y a lieu des familiarisations à la mise en œuvre de ces équipements. Des stocks de dispersants existent également sur d'autres sites. Les équipements de l'EAS sont en attente, prêts à être mobilisés 24 heures sur 24 partout dans les eaux européennes et les espaces maritimes partagés avec des États voisins. Ce service vient compléter la capacité d'intervention des navires sous contrats.

Un soutien important a été apporté par l'EMSA à la suite du naufrage du navire roulier *Grande America* en mars 2019 dans le Golfe de Gascogne. À la demande de la France, deux navires de lutte anti-pollution affrétés par l'EMSA ont été déployés (*Ria de Vigo* et *VN Partisan*) ainsi qu'un drone (RPAS) léger. Lors des opérations de lutte anti-pollution, les équipements embarqués sur ces navires ont fonctionné au-delà de la norme moyenne théorique en termes de pourcentage d'hydrocarbures dans le produit récupéré.

En 2019, l'EMSA a participé à 13 exercices, impliquant le déploiement de 9 navires, de 4 dispositifs EAS et de 5 drones légers. Des formations ont aussi été organisées pour les États membres et l'EFCA dans le cadre de la coopération des garde-côtes.



Réseau de navires sous contrat avec l'EMSA et positionnement des stocks de dispersants et d'équipements
Source : EMSA

4. Coopération pour une préparation et une réponse efficaces en cas de pollution

L'EMSA soutient les capacités de préparation et de réaction des États membres en cas d'incidents de pollution marine. Pour ce faire, l'EMSA encourage l'adoption de bonnes pratiques et l'échange d'informations entre les États membres, les accords régionaux, l'Organisation maritime internationale et les autres organismes internationaux concernés.

L'EMSA a également la possibilité d'aider les États membres à suivre l'évolution des déversements en utilisant le logiciel de modélisation Oil MAP ou d'évaluer l'effet potentiel de l'utilisation de dispersants grâce à l'outil d'évaluation de l'utilisation des dispersants (DUET - Dispersant Usage Evaluation Tool).

5. Analyse des accidents

L'EMSA aide la Commission européenne et les États membres à améliorer la sécurité maritime en analysant les rapports d'enquête sur les accidents et en produisant des statistiques sur les accidents maritimes. EMCIP, gérée par l'EMSA, est la base de données dans laquelle les États membres stockent les informations sur les accidents de mer et incidents. EMCIP comporte une partie accessible au public à l'adresse : *https://portal.emsa.europa.eu/emcip-public/#/dashboard*

L'EMSA a mis au point une méthodologie pour analyser les données de l'EMCIP et détecter des problématiques de sécurité. En 2018, cette méthodologie a été appliquée et testée sur les données détenues pour la pêche et les navires rouliers. En 2019, l'EMSA a commencé à appliquer cette même méthodologie aux navires porte-conteneurs. Sur la base des informations extraites de l'EMCIP, l'Agence a publié en 2019 son sixième rapport accessible à la page : *http://www.emsa.europa.eu/emcip/items.html?cid=141&id=2713*

L'EMSA accueille également le Cadre permanent de coopération (PCF - Permanent Cooperation Framework) sur les enquêtes d'accidents dans lequel les États membres et la Commission européenne travaillent ensemble pour faciliter la coopération entre les services d'enquête. L'EMSA en assure le secrétariat. Le quatrième séminaire intersessions du PCF s'est tenu à l'EMSA en 2019.

6. Équipements marins et standards de sécurité

L'EMSA contribue à la sécurité des navires et des équipements marins en surveillant de près le développement des standards de sécurité.

En 2019, l'EMSA a contribué à l'examen de la pertinence de la législation sur la sécurité des navires à passagers dans certains domaines clés. L'EMSA a notamment réalisé l'étude FIRESAFE II[6], portant sur les incendies sur les ponts-garage des navires rouliers. Elle a facilité les discussions entre organismes d'enquêtes et administrations maritimes et coordonné la soumission de propositions à l'OMI. Cette contribution a été significative dans l'élaboration d'un projet de directives de l'OMI en vue de sa soumission au comité MSC pour approbation.

L'Agence soutient la Commission dans la mise en œuvre de la directive sur les équipements marins, avec la tenue à jour de la liste des normes applicables aux équipements marins et la base de données MED.

L'EMSA suit de près la question des navires autonomes (MASS - Maritime Autonomous Surface Ships), en facilitant les discussions entre les États membres, l'industrie et la Commission et contribue aux travaux du Comité de la sécurité maritime de l'OMI visant à évaluer l'impact des MASS sur les réglementations internationales existantes en matière de sécurité maritime.

L'EMSA suit actuellement cinq études financées par l'UE portant chacune sur l'un des sujets suivants : navires autonomes (étude AUTOSHIP), évacuation de grands navires à passagers (étude SAFEPASS et PALAEMON), stabilité après avarie des navires à passagers (étude FLARE) et sécurité incendie à bord des transbordeurs à passagers (étude LASHFIRE).

---

[6] http://www.emsa.europa.eu/firesafe.html

7. Drones de surveillance

Le service de drones (RPAS - Remotely Piloted Aircraft Systems) a été développé par l'EMSA pour soutenir les autorités impliquées dans les fonctions de garde-côtes. Les utilisations possibles et équipements embarqués de ces drones - il en existe plusieurs types - sont donc variées :

> Recherche et sauvetage (SAR) : scanner optique, détecteur de Radiobalise de localisation des sinistres (EPIRB), AIS
> Contrôle des émissions de navires : capteurs SOx/NOx, caméra optique et infrarouge, AIS
> Surveillance du trafic : Radar et scanner optique, caméra optique et infrarouge, AIS
> Pollution maritime : Radar, caméra optique et infrarouge, AIS
> Contrôle des pêches : Radar et scanner optique, caméra optique et infrarouge, AIS
> Trafics (activités illégales) : Radar et scanner optique, caméra optique et infrarouge, AIS

Outil complémentaire dans la chaîne de surveillance globale qui comprend l'imagerie satellite, les informations sur le positionnement des navires et la surveillance par des avions et des navires de patrouille maritime pilotés, le drone améliore la connaissance de la situation maritime en fournissant des données supplémentaires.

Les drones utilisés peuvent embarquer des capteurs tels que des caméras optiques (bandes spectrales visible et infrarouge) pour la surveillance maritime de jour comme de nuit, des capteurs infrarouge pour la détection et l'analyse des pollutions par hydrocarbures, un radar pour la surveillance maritime et la détection des pollutions par hydrocarbures, et des capteurs de gaz (« renifleurs ») pour mesurer la quantité de SOx dans un panache émis par un navire afin de pouvoir calculer le pourcentage de soufre utilisé dans le combustible utilisé par le navire. En outre, tous les RPAS sont équipés de l'AIS pour avoir une image complète des mouvements du navire et de récepteurs de signaux de détresse pour pouvoir réagir en cas d'urgence.

Ces drones ont une autonomie de 6 à 12 heures, pour un poids allant de 25 à 235 kg. Selon le type de drone, le décollage peut se faire à partir d'une piste, d'une catapulte ou verticalement (drones hélicoptères).

Pour répondre aux différents besoins opérationnels, quatre types de drones peuvent être utilisés :

> drones de taille moyenne à grande autonomie,
> drones de grande taille disposant d'une grande autonomie et d'un ensemble complet de capteurs,
> drones de taille moyenne à décollage et atterrissage verticaux,
> drones légers à décollage et atterrissage verticaux.

La charge utile de chaque drone est adaptée aux activités de surveillance maritime demandées par l'utilisateur. En outre, selon le type de mission, le drone opèrera en vue proche de la côte, ou plus au large, hors de vue, ce qui nécessite alors un équipement spécial à bord pour communiquer par satellite. Toutes les communications et le contrôle des drones se font par l'intermédiaire d'une station de contrôle locale au sol, une unité mobile installée dans la zone d'opération.

L'EMSA propose la mise à disposition des États membres de drones (RPAS - Remotely Piloted Aircraft Systems) en complément de leurs moyens garde-côtes. Il s'agit de mises à disposition gratuites, pour des périodes de deux mois au minimum. Les drones sont mis en œuvre par des personnels d'entreprises spécialisées sous contrat avec l'EMSA.

Plusieurs États membres ont déjà bénéficié de ce service. La France (Direction des affaires maritimes) a pris rang dès 2016 pour un déploiement de deux mois dans le Pas de Calais (sens montant et traversier) à partir du CROSS Gris-Nez. En raison de quelques déboires (crashes), le programme de mise à disposition a pris du retard. La mise à disposition au CROSS Gris Nez initialement prévue en 2017 puis repoussée à 2019 n'a pas eu lieu. La réactualisation du programme prévoyait un déploiement à Gris-Nez pour le 1er semestre 2020.

En 2019, ces services ont représenté 642 jours opérationnels et 1 488 heures de vol au profit de sept États membres (Islande, Danemark, Portugal, Italie, Espagne, Croatie et Grèce), notamment en ce qui concerne leurs fonctions de garde-côtes, ainsi que FRONTEX et l'EFCA. Dans le cadre des opérations anti-pollution suite au naufrage du *Grande America* un drone léger de type quadricoptère a été utilisé à partir des navires *VN Partisan* et *Ria de Vigo*.

8. Simplification des formalités

Au cours des dernières années, conformément au règlement UE 2019/1239, les États membres ont mis en place des guichets uniques nationaux auxquels les compagnies maritimes (navires) peuvent soumettre des informations par voie électronique, les rendant ainsi disponibles en cas de besoin pour plusieurs autorités. L'EMSA apporte son soutien aux États membres, pour parvenir à une mise en œuvre harmonisée et un degré élevé de numérisation.

En août 2019, un nouveau règlement est entré en vigueur (règlement UE 2019/1239) qui vise à réaliser un guichet unique maritime européen (European Maritime Single Window - EMSW), dont l'objectif est de simplifier et poursuivre l'harmonisation des procédures d'information qui sous-tendent les différentes obligations de déclaration imposées aux compagnies par le droit national, européen et international.

L'EMSA est un contributeur majeur à tout ce processus ainsi qu'à la création d'un plan de mise en œuvre et l'évaluation des données à échanger via le système SafeSeaNet.

9. Actions de formation et coopération technique

L'EMSA assure la conception, le développement, la tenue à jour et la dispense de programmes de formation structurés et modulaires.

Si les formations sont organisées en priorité au profit des États membres et s'adressent plus particulièrement aux personnels relevant d'autorités maritimes en tant qu'État du pavillon, État du port et État côtier, elles peuvent aussi accueillir, dans le cadre de projets d'assistance, des stagiaires d'États candidats à l'adhésion à l'UE, ou d'États voisins riverains de la mer Méditerranée (projet SafeMed), de la mer Noire et de la mer Caspienne (projet BCSEA - Black and Caspian Sea Project), ainsi que d'États non membres de l'UE, membres du MoU de Paris sur le contrôle par l'État du port.

En 2019, l'EMSA a organisé au total 72 sessions de formation pour les États membres (+ Islande et Norvège) (19 sessions - 480 participants), pour les États candidats à l'adhésion à l'UE (16 sessions - 154 participants), pour les États bénéficiaires du projet SafeMed IV (15 sessions - 323 participants) et pour les États BCSEA (22 session - 340 participants).

Les formations d'une durée de 2 à 5 jours sont assurées par une équipe d'experts dédiée par le biais de séminaires, d'ateliers, de visites d'experts et de journées d'information couvrant tous les domaines du mandat de l'EMSA. Les cours en présentiel ont lieu pour la plupart à l'EMSA à Lisbonne mais certains sont délocalisés dans un État hôte.

De nombreuses formations sont proposées, et notamment :

- des formations relatives à la sécurité maritime (mise en œuvre des instruments par l'État du pavillon, contrôle par l'État du port, enquêtes d'accidents, surveillance du trafic, directive européenne sur les équipements (MED), Code ISM, sécurité des navires à passagers, surveillance et audit des organisations reconnues, etc.)
- des formations relatives à la sûreté maritime (formations au Code ISPS : basique, avancée sur la sûreté des navires et avancée sur la sûreté des installations portuaires et des ports)
- des formations relatives à l'environnement marin (législation européenne sur le milieu marin, formation des inspecteurs sur la législation environnementale de l'UE non couverte par les conventions internationales, application de la directive soufre, gestion des eaux de ballast, installations de réception portuaires, lieux de refuges, THETIS - UE, etc.)
- des formations relatives à l'élément humain (convention MLC 2006, formations et certifications maritimes, etc.)
- des formations sur l'utilisation des nombreuses applications des services opérationnels de l'EMSA (cf. partie IV).

L'EMSA assure aussi des formations d'auditeurs IMSAS (IMO Member State Audit Scheme) au profit de l'OMI.

Le projet SafeMed répond aux intérêts de l'UE en développant la coopération euro-méditerranéenne dans les domaines de la sécurité et de la sûreté maritimes, la prévention de la pollution des navires et les questions environnementales. Dans le cadre de la phase IV de ce projet d'assistance technique, l'EMSA a ouvert l'accès aux données AIS terrestre, AIS satellitaire et CleanSeaNet à l'Algérie, au Maroc, à Israël, à la Jordanie, au Liban et à la Tunisie.

Le projet BCSEA quant à lui est un projet d'assistance technique de l'UE au profit de pays riverains de la Mer Noire et de la Mer Caspienne.

Une nouvelle approche en matière de formation

L'Agence a pour ambition de faire évoluer son dispositif de formation par une approche structurée et modulaire de la formation, et la possibilité d'obtenir une certification pour des activités ou des fonctions spécifiques. Cette nouvelle approche vise à mieux soutenir les autorités compétentes des personnes et organisations bénéficiaires qui offrent un développement professionnel continu à leur personnel.

La principale nouveauté de cette approche consiste à passer de l'activité de formation existante de type « ciblée » à des programmes de développement professionnel visant à soutenir l'acquisition de qualifications, de connaissances et de compétences concernant soit des activités et des sujets uniques (par exemple, le code ISM, l'annexe I de MARPOL), soit des fonctions complètes (par exemple, inspecteur du contrôle par l'État du port, inspecteur de l'État du pavillon, auditeur, enquêteur sur les accidents, etc.).

Chaque apprenant aura la possibilité de choisir des activités d'apprentissage uniques, en tant qu'expériences d'apprentissage autonome, en fonction des besoins, ou pourra décider de suivre l'ensemble du programme d'études correspondant à la qualification d'un profil professionnel spécifique, de manière structurée. En fonction de leurs besoins et de leurs attentes, les apprenants pourront soit suivre un module du parcours d'apprentissage, soit s'inscrire à l'ensemble du programme d'études.

Cette nouvelle approche de la formation basée sur les compétences sera complétée par l'utilisation d'outils développés et hébergés par l'Agence, comme par exemple le système de gestion de l'apprentissage basé sur Moodle (MaKCs) et l'environnement de réalité virtuelle pour les inspections de navires. Toutes les instructions, orientations et procédures relatives aux programmes d'études, aux plans de cours, aux supports de formation, aux modalités d'enregistrement, à l'évaluation et à la certification seront centralisées et mises à disposition par le biais de la plateforme d'apprentissage en ligne open source Moodle 2.

La nouvelle approche modulaire qui est un mélange de possibilités d'apprentissage en ligne et en présentiel, offrira une structure et une flexibilité aux apprenants. Ce nouveau concept verra la création de l'Académie EMSA, partie intégrante de l'Unité de renforcement des capacités et constituée de l'ensemble des personnels, infrastructures, outils et services dédiés à la formation.

10. Le programme Copernicus

Copernicus vise à développer des services d'information européens basés sur l'observation de la terre par satellite et l'analyse de données in situ (non spatiales). Il s'agit d'un système de surveillance disposant de possibilités de visualisation étendues (radar à ouverture synthétique et données optiques à différentes échelles et résolutions).

Son objet n'est pas uniquement maritime. En effet, Copernicus fournit des informations dans les domaines suivants :

- l'atmosphère : qualité de l'air, couche d'ozone, rayonnement ultraviolet, rayonnement solaire, etc.
- les espaces maritimes : sécurité maritime, ressources marines, environnement côtier, prévisions météo
- les espaces terrestres : informations géographiques sur la couverture terrestre et ses changements, l'utilisation des terres, l'état de la végétation, le cycle de l'eau et les variables énergétiques de la surface terrestre
- le changement climatique : informations sur l'évolution climatique en Europe et dans le reste du monde
- la sécurité : surveillance des frontières, sécurité/sûreté de la navigation maritime, assistance à des pays tiers dans la prévention de menaces potentiellement déstabilisantes

> la gestion de l'urgence : informations géospatiales dérivées de la télédétection par satellite et complétées par des sources de données disponibles in situ ou ouvertes

Ces services s'appuient sur les informations fournies par des satellites spécialisés (les "Sentinelles") et des contributions externes (satellites commerciaux et publics existants). Les applications qui en découlent sont très variées.

L'EMSA s'est vue confier la mise en œuvre des actions techniques et opérationnelles de ce programme.

Depuis sa création il y a presque vingt ans, l'EMSA a progressivement affirmé sa présence auprès des États membres de l'UE d'une part en veillant au respect par chacun de la législation européenne mais peut-être surtout par l'appui qu'elle leur apporte via de très nombreux services dont la mise en place a tout son sens à l'échelle européenne.

Tous les cinq ans, l'EMSA est évaluée par un organisme externe qui examine son impact, son utilité, sa pertinence, sa valeur ajoutée et son efficacité de même que ses pratiques de travail. La dernière évaluation a été menée en 2017. Ce rapport[7] conclut que l'EMSA contribue à un environnement maritime plus sécurisé et plus sûr et qu'elle renforce la capacité des États membres à prévenir et à combattre la pollution marine par ses actions et la poursuite d'objectifs qui correspondent aux besoins de l'UE dans ce domaine.

[7] Le rapport est accessible à la page http://emsa.europa.eu/who-are-we/admin-board/evaluation-activities.html

TABLE DES SIGLES

ABM : Surveillance automatisée de comportement des navires (Automated Behaviour Monitoring)

AELE : Association européenne de libre échange

AIS : Système d'identification automatique des navires (Automatic identification system)

BCSEA : Programme d'assistance technique au profit d'États tiers riverains de la mer Noire et de la mer Caspienne

Cedre : Centre d'expérimentation de documentation et de recherche sur les pollutions accidentelles des eaux

CDC LRIT : Centre de données coopératif LRIT

CHD : Base de données centrale marchandises dangereuses (Central Hazmat Database)

CleanSeaNet : Service européen de l'EMSA permettant la détection par satellite des pollutions par hydrocarbures et des navires

CROSS : Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage

DG Environnement : Direction générale Environnement de la Commission européenne

DUET : Outil d'évaluation de l'usage des dispersants (Dispersant Usage Evaluation Tool)

EAS : Service d'assistance en matériels de lutte anti-pollution (Equipment Assistance Service)

EFCA : Agence européenne de contrôle des pêches (European Fisheries Control Agency)

EMCIP : Plate-forme européenne d'information sur les accidents maritimes (European Marine Casualty Information Platform)

EMSA : Agence de sécurité maritime européenne (European Maritime Safety Agency)

EPIRB : Radiobalise de localisation des sinistres (Emergency position indicating radio beacon)

EUNAVFOR : Forces navales de l'UE

EUROPOL : Agence européenne spécialisée dans la répression de la criminalité (Agency for Law Enforcement Cooperation)

FRONTEX : Agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes (European Border and Coastguard Agency)

GNL : Gaz naturel liquéfié

GPS : Système de positionnement par satellite (Global Positioning System)

IMS : Services maritimes intégrés (Integrated Maritime Services)

ISM : Gestion de la sécurité maritime (International Safety Management)

ISPS : Sûreté internationale des navires et des installations portuaires (International Ship and Port Facility Security)

LRIT : Système d'identification et de suivi de navire à longue distance (Long Range Identification and Tracking)

MaKCs : Centre de connaissance maritime de l'EMSA (Maritime Knowledge Centre)

MAOC : Centre d'opérations et d'analyse maritime de lutte contre le trafic de drogue (Maritime Analysis and Operations Centre - Narcotics)

MARED : Base de données des équipements marins (Marine Equipment Database)

MAR-CIS : Fiches d'information chimique maritimes (Marine Chemical Information Sheets)

MAR-ICE : Réseau d'intervention maritime en cas d'urgence chimique (Marine Intervention in Chemical Emergency Network)

MARPOL : Convention de l'OMI sur la prévention de la pollution par les navires

MARSEC : Module de THETIS EU destiné à aider les États membres dans l'enregistrement des rapports des inspections de sûreté

MED : Directive européenne sur les équipements marins (Marine Equipment Directive)

MED MoU : Mémorandum d'entente sur le contrôle par l'État du port en Méditerranée

MLC : Conventions internationales du travail maritime (Maritime Labour Convention)

MoU : Mémorandum d'entente (Mémorandum of Understanding)

MRCC : Centre de coordination des secours maritimes (Maritime Rescue Coordination Centre)

MSS : Services de soutien maritime (Maritime Support Services)

OIT : Organisation internationale du travail

OMI : Organisation maritime internationale

PCF : Cadre permanent de coopération sur les enquêtes maritimes (Permanent Cooperation Framework)

PSC : Contrôle des navires par l'État du port (Port State Control)

PSCO : Inspecteur du contrôle des navires par l'État du port (Port State Control Officer)

RPAS : Service de drones (Remotely Piloted Aircraft Systems)

RuleCheck : Application de l'EMSA destinée à faciliter le processus décisionnel des inspecteurs en leur fournissant un accès direct aux règles applicables

SAFEMED : Programme d'assistance technique au profit d'États tiers riverains de la Méditerranée

SafeSeaNet (SSN) : Système d'information et de surveillance du trafic maritime de l'UE

SAR : Recherche et sauvetage (Search and Rescue)

SECA : Zone de contrôle d'émissions de soufre (Sulfur Emission Control Area)

SMDSM : Système mondial de détresse et de sécurité en mer

SOLAS : Convention de l'OMI sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (Safety of life at sea)

SOx : Oxydes de soufre

STCW-IS : Système d'information sur la formation des marins, la certification et la veille

THETIS : Système d'information conçu initialement pour les inspections de l'État du port

THETIS-MRV : Module de THETIS relatif aux émissions de CO_2 des navires

UE : Union européenne

VMS : Système de surveillance des navires de pêche (Vessel monitoring system)

VTS : Vessel Traffic Service (Service de trafic maritime)