



STRATÉGIE À 5 ANS DE LA EMSA 2020-2024

**STRATÉGIE
À 5 ANS
DE LA EMSA**

TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos de la directrice exécutive 4

Déclaration du président du conseil d'administration 5



CHAPITRE 1

1. MISE EN CONTEXTE 6

1.1 Aperçu de la stratégie à 5 ans 7

1.2 Mandat de la emsa 8

1.3 Contexte institutionnel et cadre politique 9

1.4 Méthodologie d'élaboration de la stratégie à 5 ans 12

1.5 Mise en œuvre et indicateurs 13

1.6 Le cluster maritime de l'UE 14



CHAPITRE 2

2. VISION, MISSION ET VALEURS 20

CHAPITRE 3

3. PRIORITÉS STRATÉGIQUES DE LA EMSA 22

3.1 Durabilité 23

3.2 Sûreté 26

3.3 Sécurité 30

3.4 Simplification 32

3.5 Surveillance 34



CHAPITRE 4

4. APPROCHE ET IDENTITÉ DE LA EMSA 38

4.1 Rôles et relations dans le secteur 39

4.2 Identité organisationnelle 47



AVANT-PROPOS DE LA DIRECTRICE EXÉCUTIVE

Cette stratégie à 5 ans de la EMSA arrive à point nommé: au sommet d'une nouvelle vague qui aura un impact important sur le cours du transport maritime et sur tous les acteurs et les vies qui en dépendent.

L'environnement est devenu une priorité absolue, aux quatre coins du monde et dans tous les secteurs. Cela implique de multiplier, de diversifier et d'intégrer nos efforts dans le domaine maritime, non seulement pour prévenir la pollution et y répondre, mais aussi pour contribuer à construire un secteur maritime véritablement durable, et capable d'apporter sa juste part à l'économie circulaire et à l'ambition de neutralité climatique de l'UE.

La technologie est l'autre grande thématique qui redéfinit profondément notre secteur. Citons notamment la numérisation et ses conséquences considérables. Exploitées correctement, les technologies nous offrent des opportunités de rendre notre secteur maritime plus propre, plus sûr, plus simple et plus sécurisé, par exemple en utilisant le potentiel de l'automatisation ou de l'intelligence artificielle. Néanmoins, ces opportunités s'accompagnent de défis en matière de sûreté et de sécurité, qui doivent être soigneusement gérés, la cybersécurité étant la principale préoccupation.

En ces temps de progrès et d'avancées, les connaissances sont notre principal atout. Mais il ne suffit pas de collecter des données. Elles doivent ensuite être transformées en outils et services intelligents. Le partage des informations doit être une priorité afin de soutenir une coopération efficace et inclusive. Le renforcement des capacités continuera d'être une composante essentielle d'un cycle positif concernant les pratiques, les orientations et les normes, dans l'UE et au-delà.

Je suis ravie de présenter cette vision, qui s'appuie sur 15 années d'expérience et d'expertise de la sûreté maritime et qui tient compte de l'évolution rapide du monde dans lequel nous vivons. Je pense qu'elle détermine la bonne voie à suivre par l'Agence pour les 5 prochaines années et que la EMSA aidera ainsi le secteur maritime à surfer sur la nouvelle vague avec confiance.

Je remercie sincèrement tous ceux qui ont contribué en temps et en énergie à l'élaboration de la stratégie, le président et les membres de notre conseil d'administration, qui se sont réunis en mars 2019, et notre personnel, qui a facilité ces échanges interactifs.

Maja Markovčić Kostelac

Directrice exécutive



DÉCLARATION DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

C'est avec plaisir que nous vous présentons la nouvelle stratégie à 5 ans de la EMSA, élaborée sous la direction de la directrice exécutive, M^{me} Maja Markovčić Kostelac. La préparation de la stratégie repose sur un processus inclusif, dans lequel tous les membres du conseil d'administration ont été activement impliqués, de même que le personnel compétent de la EMSA.

Cette nouvelle stratégie intervient à un moment où le secteur maritime est confronté à des défis et des opportunités historiques, tant dans l'UE qu'à l'échelle internationale. Le zéro pollution, la décarbonation, la durabilité, la numérisation, l'échange de données, la sûreté et la sécurité, la conformité et l'efficacité de l'application des réglementations seront autant de mises à l'épreuve pour le secteur, qui devra se pencher sur chacun de ces sujets dans les années à venir. Dans un tel contexte, nous avons absolument besoin d'un facilitateur solide en matière de connaissances et de collaboration en vue de relever efficacement les défis, d'avancer et de nous dépasser. Au travers de sa stratégie, la EMSA endosse ce rôle de facilitateur au profit de la Commission européenne et des États membres.

Grâce aux cinq priorités de sa nouvelle stratégie, à savoir la durabilité, la sûreté, la sécurité, la simplification et la surveillance, la EMSA s'est positionnée comme un centre d'excellence dans le domaine maritime européen. Cette stratégie permettra à l'Agence de remplir sa mission, qui consiste à assurer un degré élevé, uniforme et efficace de sûreté et de sécurité maritime, à prévenir la pollution causée par les navires et à y répondre, et à lutter contre la pollution marine en provenance des installations pétrolières et gazières.

Confiée au personnel et à la direction hautement engagés et compétents de la EMSA, la stratégie est entre les meilleures mains. L'ensemble du conseil d'administration et moi-même nous réjouissons d'ores et déjà de suivre sa mise en œuvre et ses aboutissements.

Andreas Nordseth

Président du conseil d'administration

CHAPITRE 1

MISE EN CONTEXTE



1.1 APERÇU DE LA STRATÉGIE À 5 ANS



Gestion organisationnelle moderne

efficace, orientée vers les parties prenantes,
intelligente, transparente et équilibrée entre les sexes

Introduction aux cinq priorités stratégiques de la EMSA



DURABILITÉ

Contribuer à l'agenda vert européen pour le transport maritime en renforçant la capacité de l'UE à protéger le milieu marin, à gérer le changement climatique et à répondre aux nouveaux défis environnementaux.



SÛRETÉ

Contribuer au renforcement des normes de sûreté maritime, anticiper les nouveaux défis et les nouvelles attentes sur le plan de la sûreté maritime, et fournir des solutions fondées sur les connaissances afin d'aider à limiter les accidents maritimes et les pertes humaines.



SÉCURITÉ

Renforcer la sécurité maritime en Europe et dans le monde dès lors qu'il existe un intérêt européen.



SIMPLIFICATION

Permettre la simplification du transport maritime européen en soutenant des solutions maritimes numériques à l'échelle de l'UE.



SURVEILLANCE

Renforcer le rôle de la EMSA en tant que principal centre de gestion des informations pour la surveillance maritime.

1.2 MANDAT DE LA EMSA

Le règlement (CE) n°1406/2002, instituant la EMSA, est la base juridique qui définit les objectifs et les tâches de la EMSA, et constitue le cadre pour le développement de la nouvelle stratégie à 5 ans de la EMSA.

Ce règlement fondateur a été modifié à plusieurs reprises. Les principaux effets de la révision de 2013 ont été l'extension géographique de l'assistance, de la coopération, de la réponse et du suivi à différents ensembles de pays tiers; l'extension de la lutte contre la pollution marine en provenance des installations pétrolières et gazières; et la possibilité d'utiliser l'expertise et les outils éprouvés de l'Agence au profit de tâches auxiliaires, notamment le soutien à la mise en place d'un espace européen de transport maritime sans barrières, étendant ainsi les avantages aux domaines politiques connexes.

La dernière modification de ce règlement (règlement (UE) n° 2016/1625 du 14 septembre 2016), entrée en vigueur en octobre 2016, vise à développer la coopération européenne en matière de fonctions de garde-côtes en renforçant les formes de coopération entre la EMSA, Frontex (Agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes) et l'AECP (Agence européenne de contrôle des pêches) afin d'améliorer les synergies entre ces agences qui, à leur tour, fourniront des services polyvalents plus efficaces et plus rentables aux autorités nationales en charge des fonctions de garde-côtes.

Les activités en cours de l'Agence dans le cadre du mandat actuel peuvent être globalement décrites comme suit:

- Fournir une assistance technique et scientifique aux États membres et à la Commission pour l'élaboration et la mise en œuvre correctes de la législation européenne en matière de sûreté et de sécurité maritimes, de prévention de la pollution par les navires et de simplification administrative du transport maritime;
- Suivre la mise en œuvre de la législation européenne au travers de visites et d'inspections;
- Prendre en compte l'élément humain dans la sûreté maritime;
- Promouvoir la coopération avec et entre les États membres;
- Renforcer les capacités des autorités nationales compétentes;
- Fournir un soutien opérationnel, notamment en développant, en gérant et en maintenant des services maritimes intégrés relatifs aux navires, à leur suivi et à l'application de la réglementation;
- Exécuter des tâches opérationnelles de préparation, de détection et de lutte concernant la pollution causée par les navires et la pollution marine en provenance des installations pétrolières et gazières;
- Soutenir les autorités nationales en charge des fonctions de garde-côtes pour la sûreté, la sécurité, la protection de l'environnement, l'application de la loi et le contrôle des frontières maritimes et des pêches.

1.3 CONTEXTE INSTITUTIONNEL ET CADRE POLITIQUE

La EMSA a un rôle important à jouer dans la mise en œuvre des priorités de la Commission européenne. L'environnement de travail de l'Agence reflète les initiatives lancées par l'UE dans tous les domaines politiques liés aux mers afin de renforcer la compétitivité, la croissance durable et l'économie bleue de l'Europe, mais aussi de contribuer au programme de sécurité et au profil international de l'UE.

Un pacte vert pour l'Europe: être le premier continent neutre pour le climat, avec une ambition de zéro pollution

Les actions menées par l'Agence en vue de prévenir la pollution causée par les navires et de lutter contre cette pollution et celle causée par les installations pétrolières et gazières, sont nombreuses et contribuent au volet maritime de la décarbonation des transports, ainsi qu'à la prévention et à l'atténuation de la pollution marine et atmosphérique et du changement climatique, toujours sous l'angle maritime. Ce travail représente la perspective maritime de la première grande ambition de la Commission, qui consiste à promouvoir une **économie circulaire, propre, résiliente et prête pour l'avenir**, à adopter des objectifs plus ambitieux en matière de réduction des émissions d'ici 2030 tout en visant des émissions nulles, et à **préserver les milieux naturels en Europe**.

Une économie au service des personnes: construire l'équité sociale et la prospérité

La contribution de l'Agence à la compétitivité et à la croissance est particulièrement pertinente. Avec près de 90 % du fret du commerce extérieur de l'UE transporté par voie maritime et le transport maritime de courte distance représentant 40 % des échanges au sein de l'UE, le secteur maritime est une source importante d'emploi et de revenus pour l'économie européenne. En soutenant la mise en œuvre d'un cadre attrayant et compétitif pour un transport maritime, des opérateurs et des emplois de qualité, l'Agence contribue à la deuxième grande ambition de la Commission, à savoir la construction d'une **économie prospère et équitable**.

Une Europe prête pour l'ère numérique: saisir les opportunités de l'ère numérique dans des limites sûres et éthiques

Les efforts de la EMSA pour soutenir la simplification du transport maritime de l'UE en réduisant la charge administrative et en augmentant l'efficacité vis-à-vis des exigences administratives et d'établissement de rapports contribuent à la création d'un espace européen de transport maritime sans barrières. Ce faisant, la EMSA participe à la concrétisation du **marché unique** dans le secteur maritime sur la base de solutions numériques.

En outre, la EMSA fournit un large éventail d'outils numériques pour aider les États membres à assumer leurs responsabilités en matière de pavillons, de ports et de côtes.

Les travaux en cours de l'Agence en vue d'une intégration plus poussée des données et du traitement intelligent des informations concordent avec l'attention particulière accordée à une nouvelle génération de technologies, parmi lesquelles l'**intelligence artificielle**, et à leur potentiel pour résoudre toute une série de défis. De même, l'Agence a renforcé sa capacité et sa sécurité numériques afin d'être prête lorsque les parties prenantes le seront elles aussi et lorsque les normes seront en place (le futur 'Digital Services Act') pour passer du **'besoin de savoir' au 'besoin de partager'**.

La promotion de notre mode de vie européen: protéger nos citoyens et nos valeurs

Dans le cadre de la coopération européenne sur les fonctions de garde-côtes, la EMSA a été explicitement chargée de renforcer la coopération entre les agences et de soutenir les opérations polyvalentes dans le contexte de la réponse à la crise migratoire et sécuritaire. De fait, les capacités de surveillance de la EMSA soutiennent une palette de fonctions dans le secteur maritime et ont déjà contribué à protéger la flotte de l'UE contre des actes illégaux tels que la piraterie et les vols à main armée. Parallèlement au soutien croissant apporté à la Commission pour la vérification de la sécurité des navires et des installations portuaires, l'Agence participe toujours plus aux efforts visant à [renforcer la coopération en matière de sécurité dans l'UE](#), faisant écho à la quatrième grande ambition de la Commission.

Une Europe plus forte sur la scène internationale: renforcer notre leadership mondial responsable

L'assistance technique offerte aux pays en voie d'adhésion et aux pays voisins dans le cadre des mécanismes de l'instrument d'aide de préadhésion (IAP) et de la politique européenne de voisinage (PEV) les aide à se rapprocher des normes de l'UE et couvre tous les domaines de travail de l'Agence. Avec l'assistance aux pays tiers dans le cadre du contrôle par l'État du port et à la Commission pour soutenir la coopération régionale au niveau des bassins maritimes, la ratification des conventions de l'OMI, notamment les conventions régionales sur les mers, et l'interaction avec les organisations internationales pertinentes, chargées de la protection du milieu marin et côtier, ce travail contribue au renforcement du profil international de l'UE dans le secteur maritime mondial et à la concrétisation de la cinquième grande ambition de la Commission, qui vise une [Europe plus forte sur la scène internationale](#).

La EMSA reste fermement ancrée dans le portefeuille des transports de la Commission. L'Agence est bien positionnée pour soutenir le volet maritime de la nouvelle **mission de transport**, qui souligne d'une part le rôle des transports pour la [libre circulation des personnes, des services et des marchandises](#), et d'autre part la responsabilité du secteur des transports d'[exploiter le potentiel de la double transition climatique et numérique](#) et de travailler à une [mobilité durable et intelligente](#). Les activités de l'Agence portant sur la durabilité et sur la simplification contribuent directement à ces moteurs.

Dans le même temps, les [normes de sûreté les plus élevées](#) restent une priorité absolue pour la mission de transport face à l'[augmentation du trafic](#) et aux [menaces plus complexes pesant sur la sécurité](#). Le travail de longue date de l'Agence contribue directement à cette priorité: en termes de sûreté, il s'agit d'aider à élaborer et à mettre en œuvre les législations et normes en matière de sûreté maritime, de prendre en compte l'élément humain dans le transport maritime et de renforcer les capacités; en termes de sécurité, il s'agit de soutenir une meilleure sécurité des ports et des navires mais aussi de contribuer à prévenir les actes illicites ou illégaux; et, en termes de surveillance, il s'agit de fournir des services opérationnels de suivi et de surveillance du trafic maritime afin d'appuyer la mise en œuvre et l'application de la législation.

Le travail de la EMSA contribue aussi à plusieurs autres portefeuilles. L'économie bleue fait l'objet de toutes les attentions dans le [pacte vert pour l'Europe](#) en raison de son potentiel de contribution à la décarbonation et, partant, à l'[ambition de neutralité climatique](#). Dans le contexte spécifique de la [mission pour l'environnement, les océans et la pêche](#), les efforts en faveur d'une économie bleue durable sont essentiels. La EMSA est en mesure d'apporter sa contribution sur différents fronts, en cherchant à réduire les polluants ([émissions, microplastiques, substances dangereuses](#)) et à freiner les pollueurs au moyen de services de surveillance intégrés et d'un ensemble d'outils

de suivi, d'établissement de rapports et de mise en application, à soutenir l'efficacité énergétique et le rôle du gaz naturel liquéfié et d'autres sources d'énergie alternatives, autant d'aspects qui font partie de la mission du portefeuille en matière d'énergie dans la transition vers une économie neutre en carbone.

La mission 'marché intérieur' souligne la transition numérique qui touche tous les secteurs de l'économie. Cette transition est considérée comme un facteur clé pour le renforcement du marché intérieur. La EMSA soutient la numérisation et la simplification du transport maritime de l'UE afin de rendre le transport maritime plus efficace. L'intelligence artificielle est l'une des principales opportunités liées à ce portefeuille. L'Agence en tirera profit pour renforcer la sûreté, la surveillance et la sécurité maritimes. En revanche, la cybersécurité est l'un des défis majeurs. L'Agence traite cette problématique à deux niveaux: d'une part pour maintenir l'intégrité des systèmes d'information maritime de l'UE exploités par la EMSA et d'autre part pour contrer la menace qui pèse sur la sûreté maritime en général.

Les activités de l'Agence au-delà des frontières de l'UE en vue d'aider les autres régions et pays à se rapprocher des normes de l'UE sont importantes dans le contexte de la mission de voisinage et d'élargissement, en lien avec l'adhésion future de certains pays, mais aussi plus largement pour étendre et renforcer la sûreté, la sécurité et les normes environnementales maritimes dans les régions voisines.

Enfin, l'Agence continue de soutenir la réponse de l'UE en matière de migration et de sécurité au travers de ses travaux en cours dans le cadre de la coopération européenne sur les fonctions de garde-côtes et en mettant à disposition une vue d'ensemble intégrée de la situation maritime de l'UE. L'Agence pourrait avoir un rôle à jouer à l'avenir en ce qui concerne le renforcement du soutien à la recherche et au sauvetage. Dans le domaine maritime, la EMSA contribue de manière significative à assurer l'interopérabilité des systèmes d'information de l'UE, élément clé de l'Union de la sécurité dans le cadre de la mission des affaires intérieures.



Les 20 et 21 mars 2019, les membres du conseil d'administration de la EMSA se sont réunis pour échanger leurs points de vue sur les priorités pour les cinq années à venir

1.4 MÉTHODOLOGIE D'ÉLABORATION DE LA STRATÉGIE À 5 ANS

Ceci est le troisième document de stratégie à 5 ans de la EMSA. Il doit couvrir la période 2020-2024. Nous nous sommes appuyés sur la structure et les activités bien établies qui ont positionné la EMSA au fil du temps comme le principal partenaire maritime technique de l'UE tant pour les États membres que pour la Commission européenne. La stratégie à 5 ans tient également compte des résultats de la dernière évaluation externe de la EMSA et des recommandations ultérieures du conseil d'administration de la EMSA (2017), ainsi que du plan d'action mis sur pied par la EMSA pour y donner suite.

Après 15 ans de fonctionnement, l'Agence a accumulé une expérience et des informations constituant une ressource à la fois considérable et unique. Dans le cadre de l'élaboration de cette stratégie, la EMSA a tenu à explorer avec ses principales parties prenantes, représentées par le conseil d'administration, les nouveaux défis et nouvelles opportunités qui les attendent dans le secteur maritime de l'UE et la manière dont la EMSA peut tirer parti de ses ressources uniques pour les aider à relever ces défis et à exploiter ces opportunités.

Cette stratégie à 5 ans est progressiste et intentionnellement ambitieuse. L'Agence s'efforce d'apporter une valeur ajoutée maximale à ses principales parties prenantes, les États membres et la Commission, aujourd'hui et dans les années à venir. Mais certaines contraintes et incertitudes auront un impact sur le déroulement des éléments les plus nouveaux de la stratégie, en particulier le mandat et les ressources.

La sphère d'action de l'Agence est principalement régie par son [règlement fondateur](#) (section 1.1) mais elle est aussi influencée par l'[évolution du contexte institutionnel et politique](#) (section 1.2), qui inclut actuellement la perspective du Brexit. Le résultat des négociations en cours sur le futur [cadre financier pluriannuel](#) de l'UE déterminera l'évolution des ressources de l'Agence.

C'est pourquoi la présente stratégie à 5 ans doit être considérée comme un document évolutif, qui sera mis en œuvre au gré des programmes de travail annuels de l'Agence en tenant compte des évolutions possibles en matière de réglementation, de politique et de ressources.

Dès le début du processus, la directrice exécutive de la EMSA, en tant que partie responsable de l'élaboration de la stratégie à 5 ans, a exprimé son souhait d'opter pour une approche inclusive dans laquelle les points de vue des principales parties prenantes de la EMSA, du conseil d'administration de l'Agence, et de son personnel, qui est son plus grand atout, seraient les ingrédients de l'élaboration de la stratégie pluriannuelle.

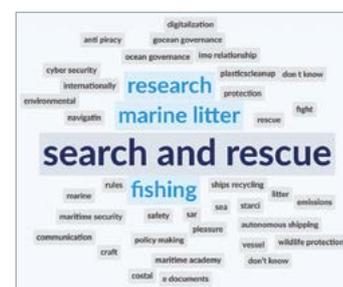
La consultation avec les principales parties prenantes a pris la forme d'un atelier avec les membres du conseil d'administration, animé par le personnel de la EMSA. Le matériel généré lors de l'atelier a été traité au travers de divers exercices au sein de l'Agence. Un premier projet de stratégie à 5 ans a été soumis pour débat lors de la réunion du conseil d'administration de juin 2019. Les membres ont également été invités à fournir des commentaires écrits après le débat. L'Agence a examiné tous les points de vue exprimés et a élaboré un nouveau projet, qui a été soumis par la directrice exécutive à la Commission pour une consultation formelle début septembre 2019, comme le prévoit le règlement fondateur de l'Agence. Enfin, en guise de dernière étape, le document a été soumis pour adoption lors de la réunion du conseil d'administration de novembre 2019.

Réponses des membres du conseil d'administration aux questions:

1) Quel est le premier mot que vous associez à EMSA?

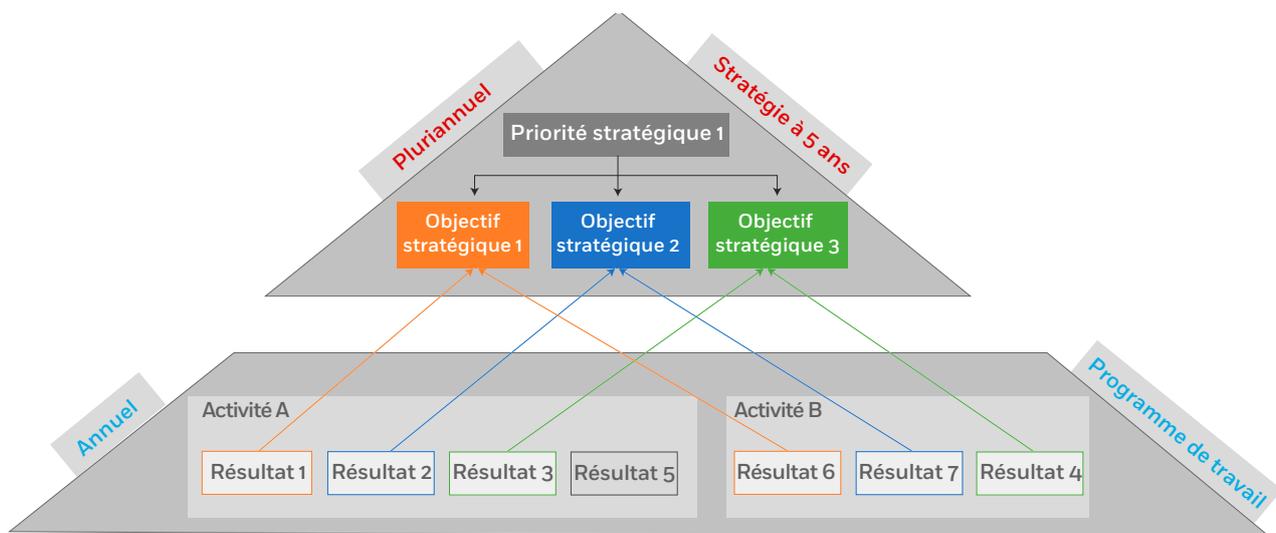


2) Dans quel nouveau domaine EMSA devrait-elle être active?



1.5 MISE EN ŒUVRE ET INDICATEURS

Le suivi de la mise en œuvre de cette stratégie se fera au travers des processus existants de l'Agence en matière de programmation et d'établissement de rapports. Ces processus sont régis par le document unique de programmation qui, conformément au règlement financier de la EMSA, contient un programme de travail pluriannuel et un programme de travail annuel. Le document unique de programmation établit le lien entre les **priorités stratégiques pluriannuelles** définies dans cette stratégie et les **activités et résultats annuels** concrets. En particulier, ce document établit l'**ensemble des activités et résultats annuels** qui contribuent à l'atteinte de chaque **objectif stratégique pluriannuel**.



Mesurer les effets de la stratégie à 5 ans:

1. Chaque année, l'Agence évaluera **la contribution des activités et résultats annuels aux objectifs stratégiques pluriannuels**. Il s'agira d'une évaluation qualitative, fondée sur les données figurant dans le rapport annuel consolidé sur les activités (Consolidated Annual Activity Report – CAAR) combinées à d'éventuels autres indicateurs pertinents. Si disponibles, des études de cas peuvent aussi être utilisées pour illustrer la pertinence et la valeur ajoutée de l'Agence. D'autres indicateurs tels que les demandes d'utilisation d'outils de la EMSA ou les demandes d'engagement de la EMSA en tant que partenaire technique, l'évolution des activités financées par le projet, etc. permettent également d'évaluer la réalisation de certains objectifs.
2. Vers la fin de la période couverte par la stratégie à 5 ans, l'Agence évaluera **la réalisation des priorités stratégiques pluriannuelles**. Cet exercice sera double et tiendra compte, d'une part, de la réalisation des objectifs stratégiques pluriannuels pour les années successives et, d'autre part, de l'avis des parties prenantes de la EMSA. La satisfaction et la perception des parties prenantes par rapport aux priorités stratégiques seront mesurées par une **enquête**. Nous disposerons dès lors d'informations sur la qualité des interactions de l'Agence et sur son image dans les secteurs pertinents.

1.6 LE CLUSTER MARITIME DE L'UE

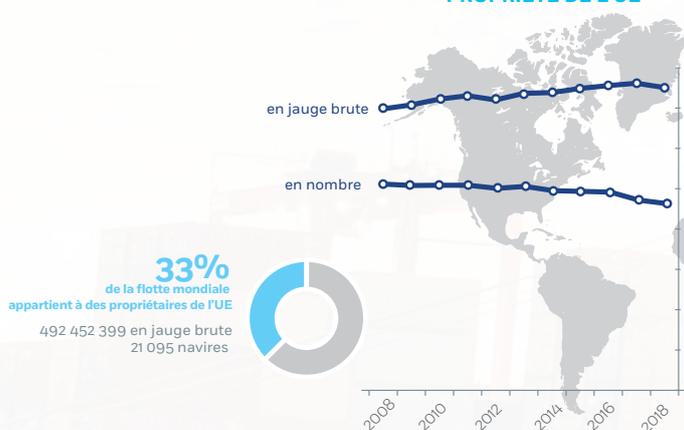
Le continent européen est essentiellement un continent maritime. Le littoral de l'UE s'étend sur 68 000 km. L'UE compte 23 États côtiers et 27 États du pavillon. Bien que le climat économique ait été difficile, l'économie bleue de l'UE est forte, avec un chiffre d'affaires de quelque 658 milliards d'euros et une main-d'œuvre de plus de 4 millions de personnes. L'importance du secteur maritime s'étend à plusieurs domaines clés de la politique de l'UE, notamment les transports, l'environnement et les océans, l'énergie, le marché intérieur, le voisinage et l'élargissement. Pour illustrer certaines tendances au sein du secteur, vous trouverez ci-dessous une série d'infographies présentant des chiffres pour chaque thème abordé. C'est certain, dans les années à venir, l'Europe continuera de s'affirmer comme un acteur de premier plan dans le monde maritime.

État de la situation

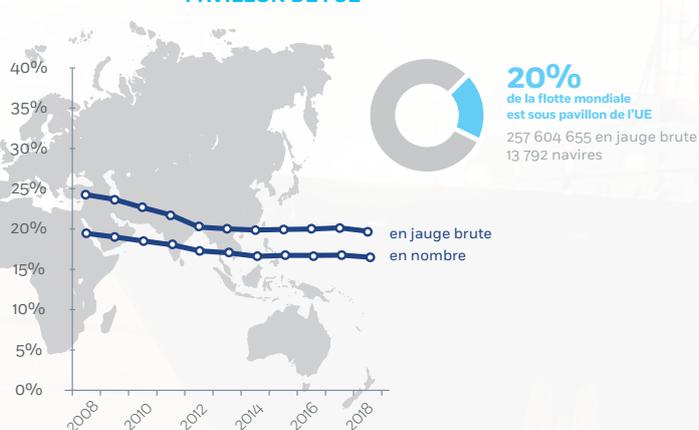
La flotte de l'UE

Unité= jauge brute
Source des données: Marinfo, base de données maritime interne de l'EMSA

PROPRIÉTÉ DE L'UE



PAVILLON DE L'UE



3 PRINCIPAUX TYPES DE NAVIRES SELON LE PROPRIÉTAIRE



3 PRINCIPAUX TYPES DE NAVIRES SELON LE PAVILLON



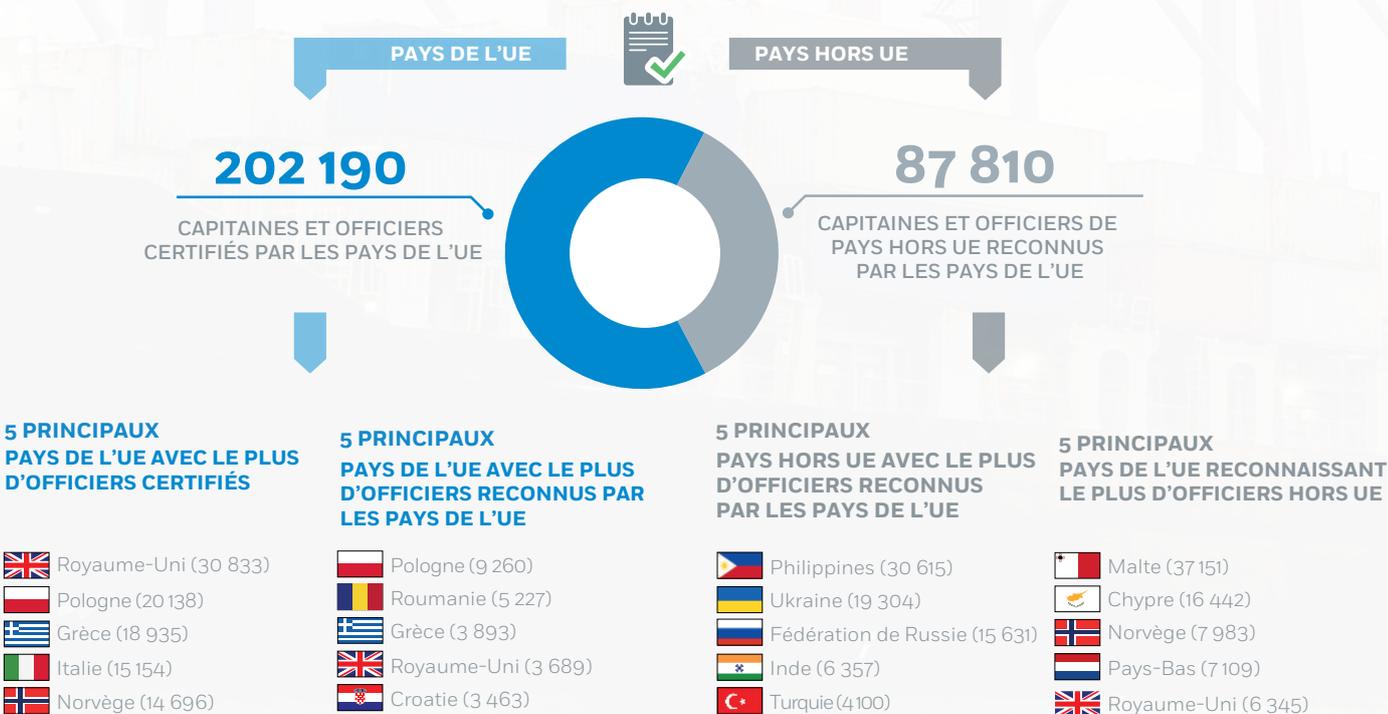


Statistiques sur les marins dans l'UE

Vue d'ensemble sur les pays d'origine et les pays de reconnaissance

Source des données: Rapport STCW-IS 2017 de l'EMSA

Instantané des marins détenant des certificats de compétences et des brevets valables en 2017 attestant la reconnaissance par les pays de l'UE*, selon les données du système d'information STCW de l'AESM



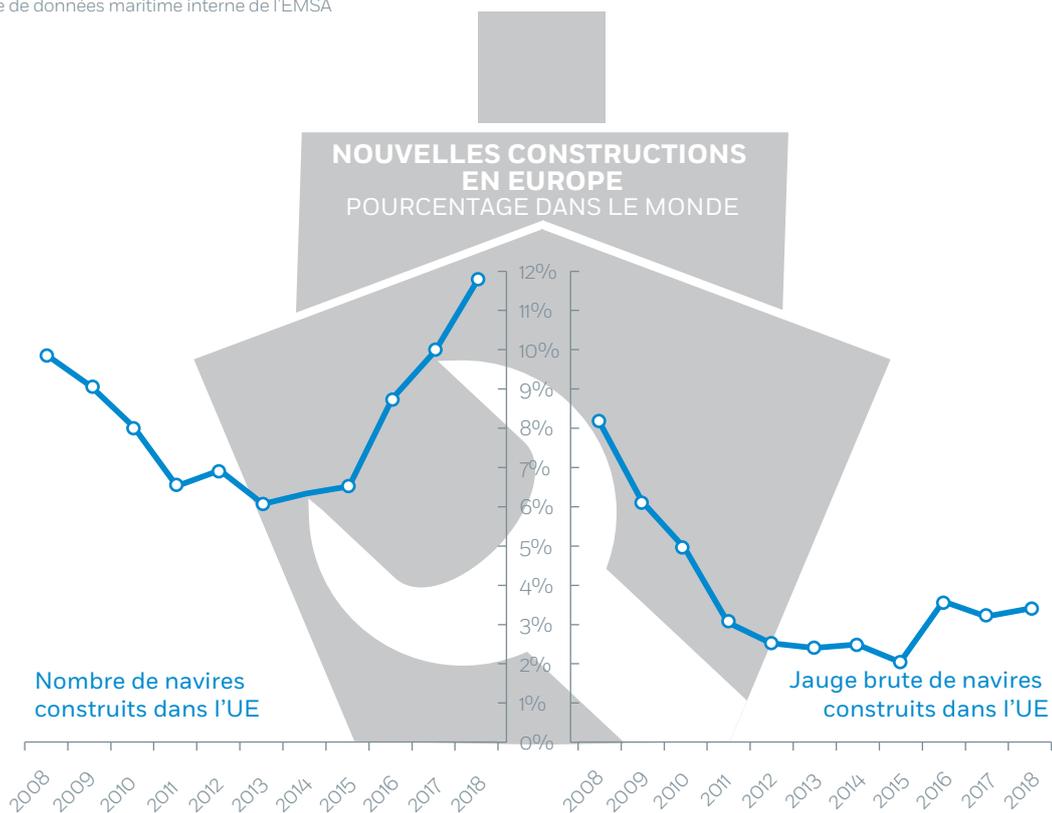
* La référence à l'UE ou aux États membres de l'UE inclut la Norvège et l'Islande



Construction navale

Plus de navires, mais de plus petite taille

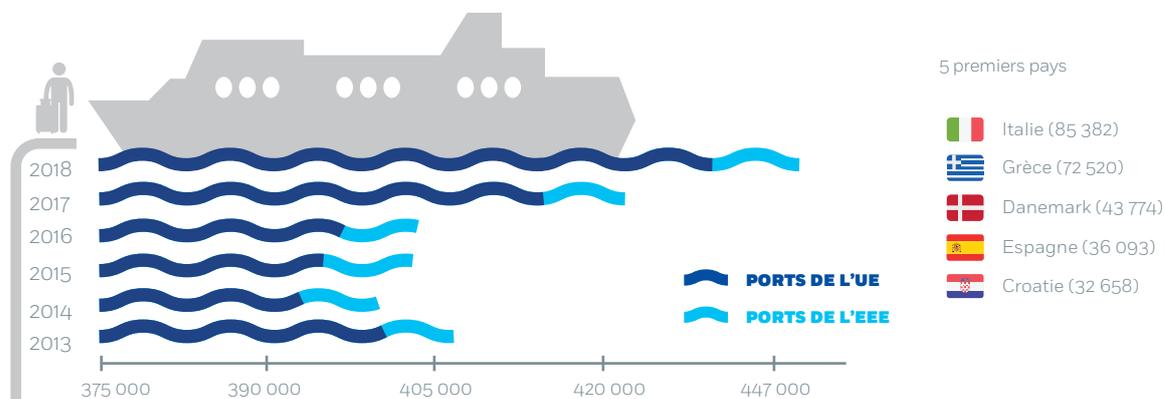
Source des données: Marinfo
Base de données maritime interne de l'EMSA



Activité portuaire pour le commerce et les voyages

Embarquement et débarquement de passagers dans les ports de l'UE

Source des données: Eurostat
Unité: milliers de passagers



Poids brut des marchandises manutentionnées dans les ports

Source des données: Eurostat
Unité: milliers de tonnes



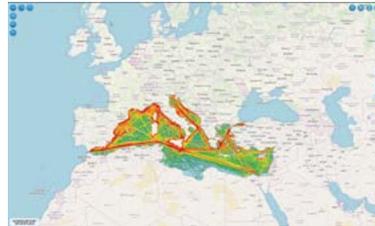
Surveillance

Cartes de densité du trafic montrant les mouvements des navires

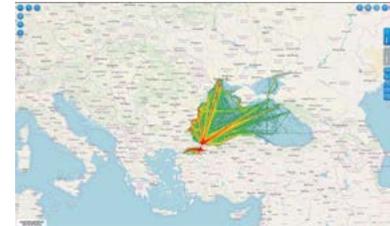
Source des données: EMSA, SafeSeaNet Ecosystem Graphical User Interface (SEG)



Zone de la mer Baltique - août 2019



Zone de la mer Méditerranée - août 2019



Zone de la mer Noire - août 2019

16 millions

Nombre total de messages reçus par l'EMSA en une journée

| | |
|---------|-----------|
| T - AIS | 8 713 927 |
| S - AIS | 7 325 601 |
| VMS | 78 973 |
| LRIT | 38 286 |



ACTIVITÉS EN L'ESPACE DE:



96 265

Navires distincts détectés en une journée issus de différentes sources

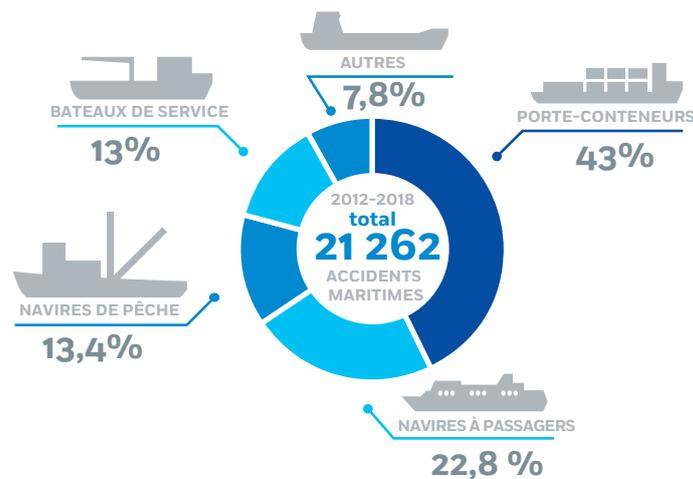
| | |
|--------|---------|
| 61 803 | S - AIS |
| 39 907 | T - AIS |
| 6 685 | VMS |
| 4 717 | LRIT |



Accidents maritimes

Ventilation des chiffres

Source des données: EMSA, Plate-forme européenne d'informations sur les accidents de mer (EMCIP)



Répartition des décès, par catégorie de personnes



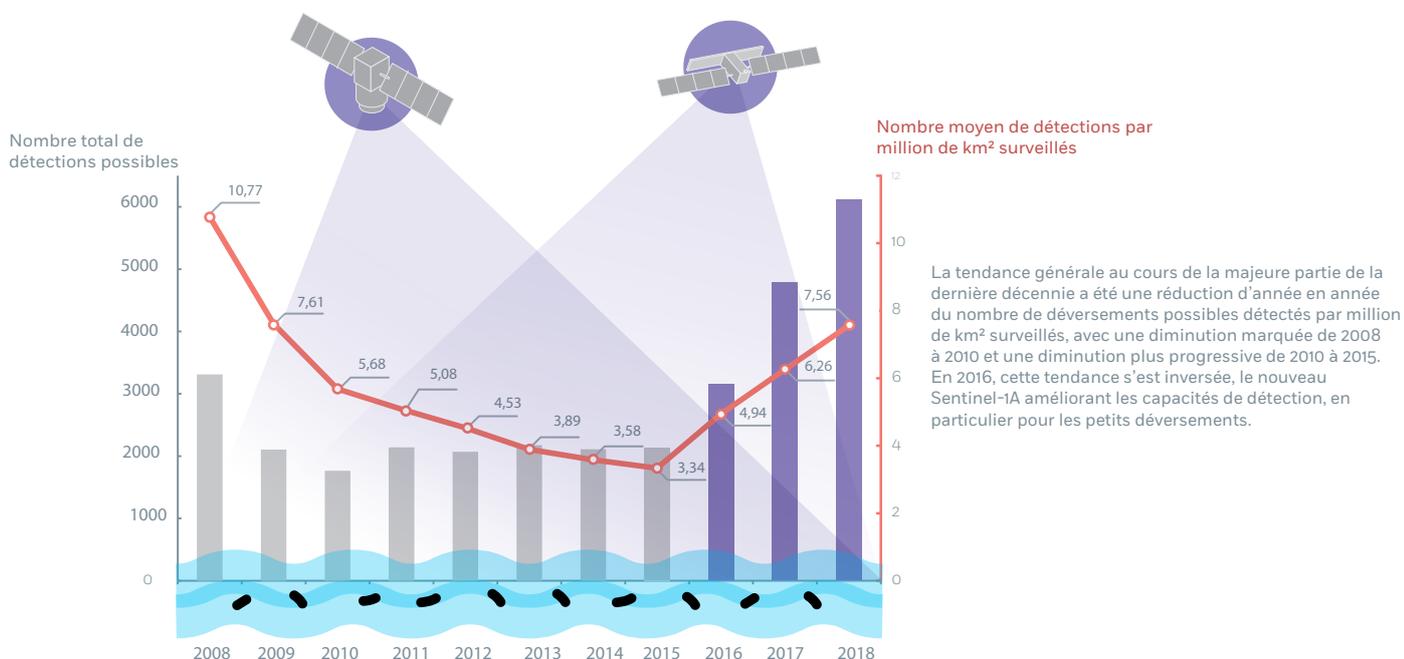
Nombre d'accidents et d'incidents maritimes, par gravité



Détection des éventuels déversements

Tendances sur une décennie

Source des données: EMSA, CleanSeaNet, service de détection des déversements de pétrole et des navires



Contrôle par l'État du port

Vers une conformité constante

Source des données: Mémorandum de Paris, rapport annuel 'Consistent Compliance' (conformité constante) 2018

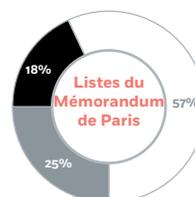
CONFORMITÉ CONSTANTE



17 952
INSPECTIONS
9 368
AVEC MANQUEMENTS
566 DÉTENTIONS **24** EXCLUSIONS

La tendance sur 3 ans révèle une baisse significative des détentions de 3,87 % en 2017 à 3,15 % en 2018.

PAVILLONS BLANCS, GRIS ET NOIRS



73 pays listés
13 sur la liste noire
18 sur la liste grise
41 sur la liste blanche
100% des pays de l'UE sont sur la liste blanche

LES 5 PRINCIPALES CATÉGORIES DE MANQUEMENTS



13%

sécurité incendie



12.07%

sûreté de la navigation



8.17%

engins de sauvetage



7.96%

conditions de travail



7.14%

certificats et documents

CHAPITRE 2

VISION, MISSION ET VALEURS



BASE JURIDIQUE

L'article 1^{er} du règlement fondateur de la EMSA stipule que l'Agence a pour objet d'assurer un niveau élevé, uniforme et efficace de sécurité maritime, de sûreté maritime, de prévention de la pollution causée par les navires et de lutte contre cette pollution, ainsi que de lutte contre la pollution marine causée par les installations pétrolières et gazières, ainsi que de contribuer, s'il y a lieu, à l'efficacité globale du trafic et du transport maritimes afin de faciliter la création d'un espace européen de transport maritime sans barrières.

VISION

La vision de la EMSA est d'être le centre d'excellence pour un secteur maritime sûr et durable dans l'UE.

MISSION

La mission de la EMSA est de servir les intérêts maritimes de l'UE pour un secteur maritime sûr, sécurisé, écologique et compétitif et d'agir comme un point de référence fiable et respecté dans le secteur maritime en Europe et dans le monde.

La EMSA tire parti de son savoir-faire unique pour se positionner comme un acteur essentiel au sein du cluster maritime en Europe et au-delà.

La EMSA travaille sur des questions et des tâches liées à la sûreté et à la sécurité maritimes, au climat, à l'environnement et au marché unique, d'abord en tant que prestataire de services aux États membres et à la Commission, mais aussi en tant que partenaire innovant et fiable et en tant que centre de connaissances pour le cluster maritime européen et, potentiellement, au-delà en tant que référence internationale.

VALEURS

Qualité, crédibilité, efficacité, transparence, flexibilité, intelligence et représentation équilibrée des sexes.

CHAPITRE 3

PRIORITÉS STRATÉGIQUES DE LA EMSA



Pour chacune des cinq priorités stratégiques, la EMSA a identifié un certain nombre d'objectifs. Nous les mettons en évidence ci-dessous, en dessous de chaque texte.

3.1 DURABILITÉ

PRIORITÉ STRATÉGIQUE:



Contribuer à l'agenda vert européen pour le transport maritime en renforçant la capacité de l'UE à protéger le milieu marin, à gérer le changement climatique et à répondre aux nouveaux défis environnementaux

La EMSA a été créée à la suite de deux accidents maritimes majeurs dans les eaux de l'UE, qui ont entraîné une pollution massive touchant de vastes étendues d'océan et des milliers de kilomètres de littoral. Le coût environnemental et économique de ces accidents fut énorme. La EMSA travaille sur deux fronts pour protéger l'environnement dans et autour de la mer: d'une part la prévention de la pollution et d'autre part la lutte contre la pollution. L'Agence soutient dès lors dans la mesure du possible les politiques de l'UE en matière d'environnement marin et côtier et de protection de la santé, y compris la coopération régionale, l'économie circulaire dans le domaine maritime, les objectifs de développement durable des Nations unies en matière de changement climatique pour 2030 et la perspective de l'Europe en tant que continent climatiquement neutre.

L'application de la législation internationale et européenne dans le domaine de la prévention de la pollution par les navires est le premier pilier de la protection de l'environnement. La EMSA continuera de fournir une assistance technique à la Commission et aux États membres dans ce domaine qui comprend, du point de vue des responsabilités de l'UE, les installations de réception portuaires, la teneur en soufre des combustibles (y compris les combustibles et technologies de substitution), les émissions de gaz à effet de serre, la pollution causée par les navires et l'introduction de sanctions en cas d'infraction, le recyclage des navires, les substances antisalissures et l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes.

Dans les années à venir, l'Agence devra s'engager encore plus en matière d'émissions de gaz à effet de serre et de décarbonation, qui sont désormais les principaux points à l'agenda mondial. Ce faisant, l'Agence aidera l'UE à faire avancer cette thématique et à remplir ses obligations.

Un soutien accru de l'Agence sera également nécessaire pour la mise en œuvre de la législation révisée sur les installations de réception portuaires et la révision de la directive sur la pollution causée par les navires. Une assistance technique supplémentaire pourrait être envisagée dans le domaine du recyclage des navires, où la EMSA dispose du savoir-faire nécessaire pour soutenir la Commission.

Soutenir l'élaboration et la mise en œuvre de la législation communautaire et internationale pertinente en matière de climat et d'environnement

En outre, l'Agence étudiera la possibilité de s'impliquer dans des questions émergentes telles que le bruit sous-marin, les déchets marins, les NO_x et les particules.

Au fil du temps, la EMSA a acquis une expertise, une expérience et des outils qui pourraient être utiles dans d'autres domaines. Par exemple, l'Agence pourrait adapter l'approche de 'renforcement des capacités' conçue pour le GNL à d'autres combustibles de substitution et ainsi offrir un soutien accru en matière de combustibles de substitution, et d'efficacité et de conception des énergies, notamment dans le contexte du Forum européen pour un transport maritime durable (European Sustainable Shipping Forum – ESSF).

La EMSA continuera d'aider les États membres à traiter la question du transfert d'organismes aquatiques nuisibles et de pathogènes et à mettre en œuvre la convention internationale pertinente (gestion de l'eau de ballast, systèmes antisalissures).

La EMSA collaborera avec les autorités nationales et le secteur du transport maritime pour élaborer un code de pratique standard communément accepté pour l'avitaillement par souteurs/navires-citernes dans le contexte du Forum européen pour un transport maritime durable (European Sustainable Shipping Forum – ESSF).

En ce qui concerne la pollution par les plastiques, la EMSA contribuera à l'élaboration d'orientations visant à réduire au minimum l'impact du transport maritime, par exemple en diminuant l'utilisation des plastiques à bord des navires, ainsi qu'à la mise en œuvre du plan d'action de l'OMI contre les déchets marins.

En termes d'outils, l'Agence utilisera son expérience avec le calculateur d'émissions atmosphériques (Air Emissions Calculator) mis au point dans le contexte du projet d'inventaires des émissions (Emission Inventories Project) pour explorer son rôle potentiel en matière de modélisation des émissions dans le but de soutenir les options politiques, mais aussi de modélisation d'autres polluants tels que le bruit sous-marin ou les (micro)plastiques et autres contaminants chimiques.

Intensifier les activités de prévention de la pollution en renforçant les capacités des États membres et en élaborant des orientations et des outils pratiques pour le cluster maritime au sens large

Au niveau international, la EMSA soutient la Commission dans son travail pour l'OMI et est toujours plus active sur les questions d'atténuation du changement climatique. Le rôle essentiel de la EMSA dans la conception et la gestion de THETIS-MRV, le système de collecte de données à l'appui du règlement MRV, a donné à l'Agence une plus grande visibilité en tant que partenaire technique potentiel pour soutenir le développement et la mise en œuvre d'initiatives européennes et mondiales, à la fois concernant l'atténuation du changement climatique à proprement parler et les méthodes de mise en application des règles correspondantes.

Promouvoir et soutenir l'élaboration et la mise en œuvre de solutions communautaires et mondiales innovantes pour atténuer le changement climatique





L'autre pilier de la protection de l'environnement est la lutte contre la pollution. La EMSA a mis au point une boîte à outils conçue pour compléter la capacité des États membres à lutter contre la pollution. Cette boîte à outils peut être déployée sur demande. Elle comprend un réseau de navires de lutte contre les déversements de pétrole, un service d'assistance pour la mobilisation d'équipements de lutte contre la pollution par les hydrocarbures (Equipment Assistance Service), des stocks de dispersants et un service de soutien en cas de pollution par substances nocives et potentiellement dangereuses. La surveillance par satellite et, plus récemment, les services de systèmes d'aéronefs télépilotes (SATP) sont disponibles pour repérer ou surveiller les déversements potentiels ou réels et identifier les pollueurs. La maintenance des systèmes d'information et de communication de l'UE SafeSeaNet et CleanSeaNet et du réseau des autorités des États membres est essentielle pour pouvoir soutenir les autorités compétentes, et partager et récupérer les informations pertinentes sur l'incident, le navire et sa cargaison en temps réel.

Grâce aux améliorations et perfectionnements continus, la boîte à outils est de plus en plus sophistiquée en termes de technologies et de méthodes de lutte, et de plus en plus agile en termes de réactivité et d'adaptabilité aux conditions et capacités régionales. Cette dynamique d'amélioration continue de la boîte à outils doit se poursuivre, afin de maintenir la capacité de réaction de l'UE à un niveau élevé en cas d'accidents et d'incidents. Parallèlement, la EMSA cherchera des moyens d'améliorer l'utilisation de la boîte à outils, en prenant en considération une approche basée sur les besoins régionaux.

Poursuivre la mise au point d'une boîte à outils de réponse agile, efficace, innovante et fondée sur les risques afin de renforcer la capacité des États membres à empêcher, détecter et combattre la pollution causée par les navires et la pollution marine en provenance des installations pétrolières et gazières

En outre, l'angle de la lutte contre la pollution doit être élargi pour correspondre aux priorités stratégiques fortement axées sur l'environnement, en dépassant l'examen des suspects et coupables individuels classiques, à savoir le pétrole, les produits chimiques, les navires et les installations pétrolières et gazières et en se penchant plutôt sur les véritables enjeux: les océans et le climat. Depuis cet angle élargi, toute une série de menaces supplémentaires peut être identifiée et la EMSA devrait examiner où et comment elle pourrait aider les États membres à y faire face, par exemple:

- il pourrait être nécessaire d'adopter de nouvelles approches en matière de lutte contre la pollution pétrolière, compte tenu des nouveaux combustibles relativement plus propres. La EMSA devrait évaluer l'adéquation des mécanismes de réponse existants à ces nouveaux combustibles.
- des domaines jusqu'ici jamais abordés par la EMSA devraient être analysés, par exemple la manière dont les mécanismes de lutte pourraient être adaptés pour éliminer les plastiques du milieu marin, y compris par l'atténuation de l'impact des accidents, comme la perte de conteneurs. L'Agence étudiera la possibilité de travailler avec des accords régionaux, y compris des conventions régionales sur les mers, qui abordent la question des plastiques et des microplastiques dans le milieu marin.

Se préparer à répondre à des défis environnementaux nouveaux, évolutifs et diversifiés

3.2 SÛRETÉ

PRIORITÉ STRATÉGIQUE:



Contribuer au renforcement des normes de sûreté maritime, anticiper les nouveaux défis et les nouvelles attentes sur le plan de la sûreté maritime, et fournir des solutions fondées sur les connaissances afin d'aider à limiter les accidents maritimes et les pertes humaines.

La sûreté maritime est la raison d'être de la EMSA depuis sa création et cette thématique restera au cœur des activités de l'Agence. Le vaste éventail d'initiatives législatives communautaires qui régissent le transport maritime dans l'UE exige la présence tangible d'un organe technique disponible pour contrôler de manière indépendante le niveau de mise en œuvre et d'application de la législation. C'est précisément la position actuelle de la EMSA. L'Agence continuera de fournir ce soutien à la Commission, qui joue le rôle de 'gardienne des traités', et aux États membres de l'UE pour la mise en œuvre de leurs obligations. L'Agence poursuivra son programme de visites dans les États membres et d'inspections dans les pays tiers et les Organismes Agréés, en tenant compte des nouvelles exigences législatives et en adaptant ses cycles et son approche globale afin d'optimiser les ressources de la EMSA et le processus de visites, de renforcer l'impact et de réduire au minimum la charge pour les entités visitées/inspectées.

La EMSA encouragera une culture de sûreté forte dans le transport maritime de l'UE en soutenant l'engagement et l'amélioration continue grâce à un portefeuille amélioré d'outils et de services d'apprentissage et d'application de la législation. Ce portefeuille s'appuiera sur l'expérience et l'expertise de l'Agence: renforcement des capacités, formation, analyse horizontale, analyse coût-efficacité, orientations; le travail consistera à transformer les informations recueillies lors des visites et des inspections en enseignements, en bonnes et meilleures pratiques, en connaissances et à encourager le partage de ces informations.

Aujourd'hui, la EMSA est un centre technique reconnu pour les discussions concernant la sûreté et la durabilité du transport maritime. Ses propositions techniques et ses contributions dans les forums appropriés stimulent la discussion et les progrès vers un transport maritime plus sûr et plus écologique. Ses études, comme cela s'est produit par le passé, fournissent la masse critique pour l'amélioration des normes et l'identification de solutions durables. L'Agence renforcera cette fonction et ses ateliers devraient servir de forums pour discuter des options techniques et proposer des solutions fondées sur les connaissances.

Diriger l'expertise et soutenir l'élaboration, la mise en œuvre et l'application des normes de sûreté





La EMSA continuera de soutenir les autorités compétentes des États membres de l'UE en ce qui concerne leurs responsabilités d'État du pavillon. L'Agence optimisera son potentiel de renforcement des capacités au travers de programmes de formation systématiques, cohérents et basés sur les besoins. Elle optimisera ainsi son travail quotidien en matière de mise en œuvre de l'État du pavillon, d'enquêtes sur les accidents, d'équipements marins, de STCW, etc.

Les discussions techniques de l'OMI continueront d'être suivies, avec une contribution technique active de la EMSA. En outre, une assistance technique sera toujours fournie pour la mise en œuvre de la législation communautaire et des conventions internationales pertinentes. Les informations recueillies par la EMSA à l'occasion de ses visites et audits constituent un atout précieux qui, grâce aux analyses de sécurité et aux analyses horizontales, pourrait soutenir la prise de décision et les évaluations des risques au niveau tant national que de l'UE.

En s'appuyant sur l'expertise technique et les connaissances acquises au fil des ans, l'Agence renforcera son soutien aux États membres pour les audits du Programme d'audit des États membres de l'OMI (IMO Member State Audit Scheme – IMSAS). En outre, grâce à l'initiative d'un aperçu dynamique des autorités nationales (Dynamic Overview of National Authorities – DONA), des statistiques seront régulièrement transmises aux administrations maritimes afin de les aider dans leur travail quotidien.

Les administrations maritimes modernes doivent être plus souples et plus agiles que jamais; elles doivent également contrôler leurs performances et le travail des sociétés de classification autorisées à travailler pour leur compte (Recognised Organisations – RO). La EMSA apportera son soutien par des actions de renforcement des capacités et, dans le même temps, mettra à disposition son expertise en matière de systèmes de gestion de la qualité (directive sur les États du pavillon). De plus, l'expérience, l'expertise et les informations issues des inspections de la EMSA auprès des RO pourraient constituer un outil très utile et efficace en complément des activités de contrôle des RO effectuées par les États membres.

Soutenir les administrations maritimes dans leurs efforts de mise en œuvre de l'État du pavillon

La EMSA soutient également les États membres en leur qualité d'États du port, ainsi que la communauté élargie du Memorandum de Paris, en gardant à l'esprit la contribution d'une application harmonisée à la lutte contre un transport maritime inférieur aux normes et à la garantie de conditions de concurrence équitables. Ce soutien prend la forme du système d'information du contrôle de l'État du port (Port State Control – PSC) (THETIS) mis au point et géré par l'Agence, complété par une série d'outils de formation et de soutien (par exemple RuleCheck), y compris les outils d'apprentissage en ligne développés par la EMSA pour les inspecteurs PSC des États membres.

Les normes élevées fixées par le Memorandum de Paris suscitent l'intérêt d'autres régimes PSC de par le monde. Compte tenu du rôle de la EMSA dans le soutien apporté au Memorandum de Paris, il est possible de développer davantage les outils et d'exporter les solutions de l'UE dans ce domaine.

Soutenir les administrations maritimes dans leur rôle de PSC et promouvoir une approche harmonisée du PSC au niveau mondial



Le transport maritime n'échappe pas à l'évolution rapide de l'environnement dans lequel nous vivons. S'appuyant sur les forces et les capacités développées au fil du temps, la EMSA est idéalement positionnée pour explorer et relever les nouveaux défis en matière de sûreté à bord des porte-conteneurs géants et des navires à passagers de très grande taille ainsi que des navires de pêche.

Les accidents récents ont démontré la nécessité de réexaminer et réévaluer les niveaux de sécurité de certaines catégories de navires, notamment en cas d'urgence. L'Agence contribuera, par son travail technique, à l'analyse des normes de sûreté, des enseignements tirés des accidents et des évolutions au sein de l'OMI, en vue d'atteindre un niveau plus élevé de sécurité dans la conception de ces navires, ainsi que de meilleures performances. L'Agence bénéficie d'une position idéale pour offrir un forum de discussions techniques avec les experts des États membres sur des thématiques telles que la sécurité incendie, les incendies de conteneurs, les questions de sûreté liées aux nouveaux types de combustibles, l'évacuation, la conduite et la manœuvrabilité.

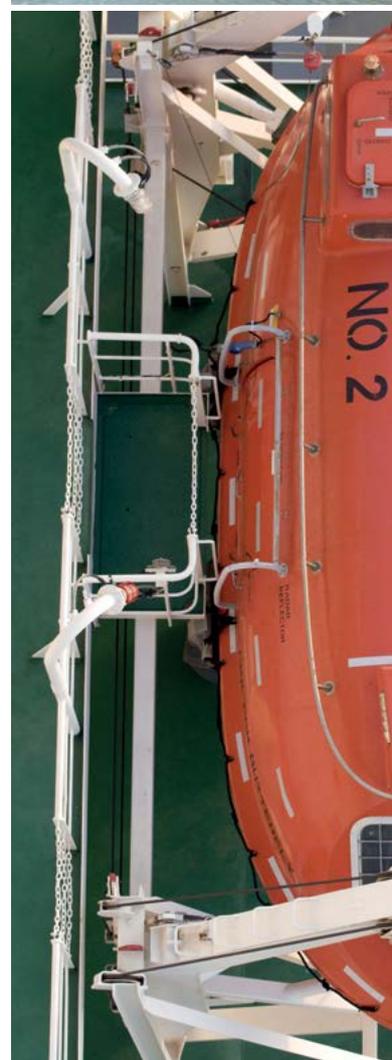
Intensifier les travaux sur les navires pour lesquels le risque et l'impact des accidents sont potentiellement plus élevés

Contribuer à l'amélioration des normes maritimes signifie également participer activement au renforcement de la sûreté des navires en dépassant la portée des conventions internationales pertinentes (par exemple, bateaux de plaisance, navires de pêche).

L'Agence examinera les 'lacunes' qui existent actuellement dans les conventions internationales et la législation de l'UE et facilitera les discussions techniques, en fournissant par exemple un soutien technique pour le suivi de l'exercice REFIT, en se concentrant tout particulièrement sur les navires à passagers de moins de 24 mètres de long, les navires construits dans des matériaux autres que l'acier ou ses équivalents et les navires à passagers à voile.

La EMSA pourrait travailler avec les experts des États membres et examiner les options en fournissant une plate-forme technique pour la discussion sur les bateaux de plaisance. L'Agence pourrait également se pencher sur les normes et les aspects opérationnels pour les navires de pêche et mettre à disposition un forum pour les discussions techniques et l'échange d'informations sur les normes nationales. Les domaines de risque pourraient être identifiés en vue d'actions ultérieures.

Explorer le travail encore à effectuer sur les normes de sûreté pour les navires non couverts par les conventions internationales pertinentes





Les navires et systèmes autonomes génèrent de nouveaux défis en termes de normes de sûreté, d'équipements marins, d'élément humain, de gestion des risques, de sûreté de la navigation dans un environnement hybride et d'opérations de recherche et de sauvetage. Au niveau de l'UE, la EMSA devrait devenir la plate-forme destinée aux discussions techniques structurées, réunissant les administrations, les industries et la sphère universitaire. À l'échelle internationale, la EMSA assistera la Commission dans les travaux entamés au niveau de l'OMI sur les navires de surface autonomes (Maritime Autonomous Surface Ships – MASS) en proposant des actions spécifiques conformes aux intérêts de l'UE.

Devenir le facilitateur technique en matière de navires autonomes

Les personnes sont la clé de la sécurité de l'équipage et du fonctionnement d'un navire. Elles sont également essentielles sur le plan de la durabilité. De fait, à tous égards, la qualité du transport maritime dépend grandement des qualités et du bien-être des marins et donc des facteurs cruciaux affectant leur carrière, ainsi que de l'équilibre entre les sexes dans le secteur: citons la motivation à devenir marin, l'éducation et les formations disponibles, et les conditions de vie et de travail. Les efforts visant à améliorer la qualité de tous les aspects du transport maritime devront tenir compte de chacun de ces facteurs.

La Convention STCW est une composante essentielle de la sûreté maritime et le soutien de l'Agence à la Commission et aux États membres pour sa mise en œuvre est une tâche cruciale. La EMSA développera un programme efficace et efficient d'inspections des systèmes de formation et de certification des pays tiers afin de soutenir les améliorations apportées au système de reconnaissance de l'UE par la législation communautaire révisée. La EMSA fournira également une assistance technique concernant la prochaine révision de la Convention STCW. Le système d'information STCW-IS sera amélioré, notamment en examinant les options permettant de mieux soutenir les autorités nationales compétentes en matière de certification et de brevets.

Si nous regardons plus loin et envisageons les autres domaines où l'Agence serait susceptible d'apporter une valeur ajoutée, nous constatons que l'expérience acquise relativement à la Convention STCW pourrait être utilisée pour soutenir la mise en œuvre de la Convention MLC et d'autres instruments pertinents de l'OIT, sur le plan du déploiement, de la mise en application et des outils, améliorant ainsi les conditions de travail et de vie des marins.

Nous pourrions aussi accorder notre attention à la dimension de la 'responsabilité sociale' dans le transport maritime, et aux moyens possibles de renforcer la motivation dans une profession qui évolue rapidement à bord et à terre, notamment en raison des développements technologiques. Un engagement continu de toutes les parties prenantes à l'égard de ces questions doit être maintenu.

Renforcer le rôle en ce qui concerne la composante humaine du transport maritime



3.3 SÉCURITÉ

PRIORITÉ STRATÉGIQUE



Renforcer la sécurité maritime en Europe et dans le monde dès lors qu'il existe un intérêt européen

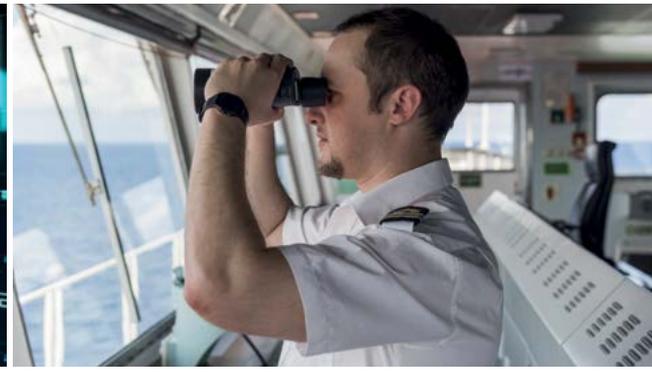
La EMSA contribue activement à la mise en œuvre de la stratégie de sécurité maritime de l'UE. Le rôle de l'Agence dans l'évaluation et la vérification de la mise en œuvre de la législation de l'UE en matière de sécurité maritime s'est accru au fil des ans, parallèlement à la demande de soutien à la Commission et à l'Autorité de surveillance de l'AELE, qui devrait se poursuivre à la hausse, reflétant la priorité croissante au niveau de l'UE. Cette assistance technique en matière de sécurité des navires et des installations portuaires, conformément au Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), sera donc renforcée.

Soutenir la bonne mise en œuvre de la législation européenne et internationale en matière de sécurité maritime

Conçus à l'origine pour la sûreté maritime et la lutte contre la pollution, les systèmes de surveillance du trafic et de détection par satellite de la EMSA fournissent désormais une image maritime intégrée en temps réel à divers acteurs du secteur maritime de l'UE, qui remplissent diverses fonctions liées à la prévention des actes illégaux (EU Navfor contre les actes de piraterie, l'AECP et les FMC nationaux pour les pêches, MAOC-N contre le trafic de stupéfiants, Europol et les autorités nationales de police et de garde-côtes, Frontex, les autorités douanières nationales). La capacité de surveillance de l'Agence présente le potentiel requis pour soutenir la sécurité dans le monde entier et la EMSA devrait étudier en particulier comment la flotte marchande de l'UE pourrait être davantage protégée contre la piraterie et les vols à main armée au niveau mondial en étendant la portée et le champ d'application de ses services maritimes intégrés (SMI).

D'autres services permettant d'alerter la flotte marchande de l'UE en cas d'infraction à la sécurité pourraient être mis en place pour soutenir le rôle de l'UE dans la surveillance en temps réel des incidents et attaques de piraterie et autres atteintes à la sécurité à l'échelle mondiale. Les options comprennent l'extension de la portée géographique, par exemple au golfe de Guinée, et du type de services maritimes intégrés ainsi que des autres outils d'information, en utilisant aussi Copernicus, sur le modèle du service fourni par l'Agence à la force navale européenne (EU Navfor).

Fournir des services d'information complémentaires pour protéger la flotte marchande de l'UE dans le monde entier



La cybersécurité est aujourd'hui un élément important pour la sécurité de l'exploitation d'un navire, aux côtés des facteurs de sécurité 'traditionnels' comme l'élément humain, les normes de sûreté et la gestion de la sûreté. La EMSA devrait contribuer à l'échange de pratiques fondées sur les connaissances, à la sensibilisation et au renforcement des capacités pour faire face à ce risque dans le contexte maritime, en s'alignant sur les initiatives en cours au sein de l'OMI (orientations de l'OMI), et en coopération avec l'ENISA, avec d'autres agences de transport et éventuellement aussi avec l'industrie.

Fournir une plate-forme pour l'échange des meilleures pratiques et assurer une coopération intersectorielle en matière de cybersécurité pour le cluster maritime

Clairement, la cybersécurité est également une préoccupation au niveau des systèmes et des opérations de la EMSA. Des mesures appropriées doivent être prises à l'échelle de l'Agence pour protéger les applications maritimes de la EMSA et d'autres flux et services d'information, tels que les missions SATP. Les mesures de cybersécurité doivent être maintenues et, dans le cas de réseaux tels que SafeSeaNet, des mesures de sécurité similaires devront également être prises par les États membres connectés. En parallèle, la EMSA devrait aider les États membres à garantir des mesures de sécurité adéquates pour les réseaux communs.

Développer des solutions robustes pour protéger ses applications et services d'information maritimes

L'Agence joue un rôle de longue date dans le cadre du plan d'action pour la stratégie de sécurité maritime de l'UE. Compte tenu des tâches de l'Agence concernant la coopération européenne sur les fonctions de garde-côtes; de la réponse à la crise migratoire et sécuritaire; de la phase de transition du CISE (environnement commun de partage des informations pour le domaine maritime de l'UE), et en s'appuyant sur ces tâches, il y aura davantage de possibilités de démontrer la valeur ajoutée de la EMSA et d'utiliser les outils existants pour soutenir une communauté élargie.

Renforcer la participation en tant que partenaire technique et opérationnel dans le cadre de la stratégie de sécurité maritime de l'UE

3.4 SIMPLIFICATION

PRIORITÉ STRATÉGIQUE



Permettre la simplification du transport maritime européen en soutenant des solutions maritimes numériques à l'échelle de l'UE

L'un des facteurs affectant l'efficacité du trafic et du transport maritimes réside dans les obligations administratives auxquelles sont soumis les navires transportant des marchandises et des personnes à chaque port d'escale. L'harmonisation des rapports, la réutilisation des informations déjà communiquées et la transmission de ces informations au prochain port d'escale contribueront à un voyage plus rapide et plus fluide. L'Agence devrait développer des applications de données ouvertes au profit du cluster maritime.

La EMSA aidera la Commission et les États membres à faciliter la mise en œuvre du règlement sur l'environnement du guichet unique maritime européen (EMSW), et à faire progresser la simplification, l'harmonisation et la rationalisation des formalités d'établissement de rapports. La EMSA continuera de mettre en œuvre et d'améliorer les fonctions nécessaires du système de suivi du trafic maritime et d'échange d'informations de l'UE, SafeSeaNet.

Il convient d'aborder la question de l'interopérabilité entre l'ensemble des systèmes de déclaration et de transmission des données aux niveaux national et européen, ainsi qu'entre l'industrie et les administrations. La EMSA apportera son soutien, dans le cadre de l'environnement de l'EMSW.

Soutenir la poursuite de la simplification, de l'harmonisation et de la rationalisation des formalités d'établissement de rapports

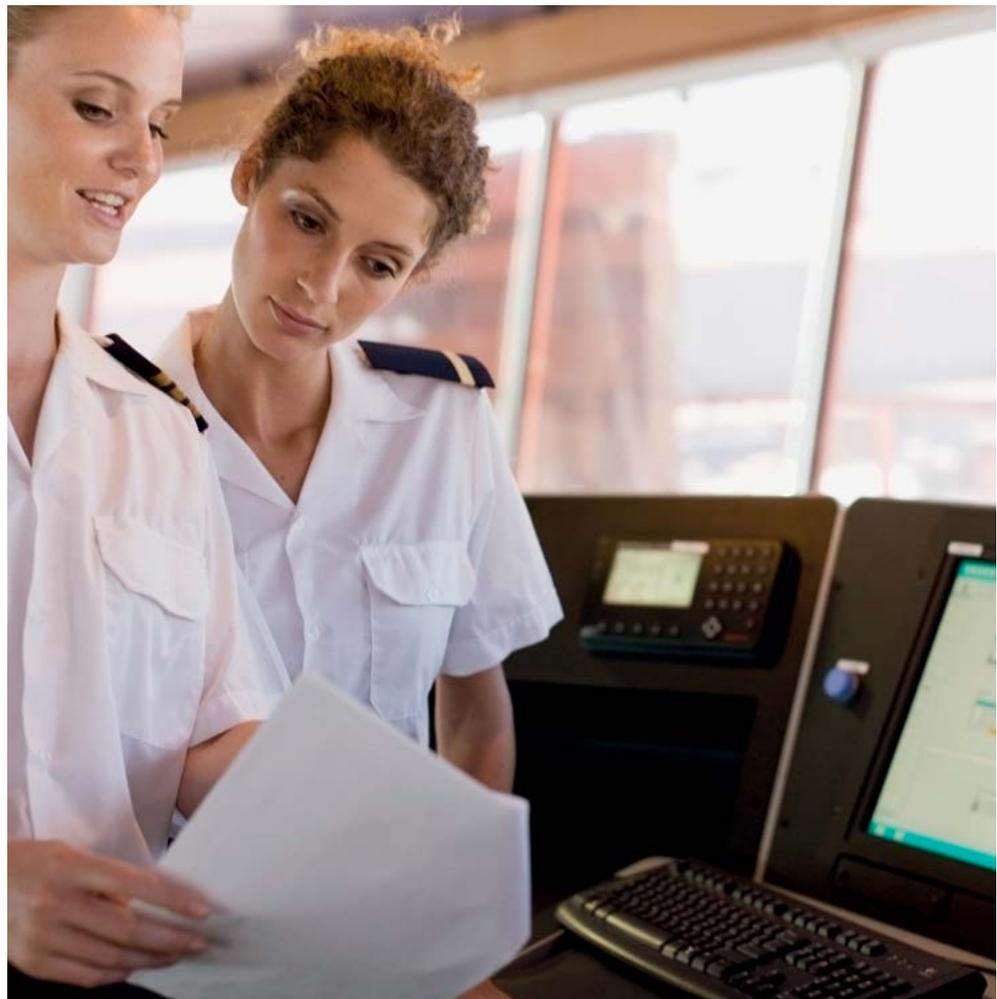
La EMSA devrait soutenir la transition du secteur maritime de l'UE vers un environnement sans papier. THETIS sera amélioré pour mettre à disposition les ensembles de données/certificats électroniques pertinents, y compris les certificats STCW, et faciliter ainsi le travail des États membres en leur qualité d'États du pavillon et d'États du port. En particulier, le travail des inspecteurs PSC à bord pourrait se concentrer sur ce qui doit vraiment être vérifié; tous les contrôles documentaires étant effectués à l'avance sur une plate-forme qui a fait ses preuves: THETIS. Un forum offrant des occasions régulières aux différentes parties prenantes de partager les meilleures pratiques et les enseignements tirés sera également envisagé.

Soutenir la transition du secteur maritime de l'UE vers un environnement sans papier, avec certificats électroniques

Afin d'évoluer vers un guichet unique, le processus de numérisation et d'intégration doit aller au-delà des formalités d'établissement de rapports pour les navires et de la réutilisation et de la transmission 'horizontale' des informations entre les ports ou entre les navires et les ports. À l'avenir, il devrait être possible de procéder à une analyse 'verticale' des processus contigus, notamment de la logistique portuaire et maritime, et de réutiliser et de transmettre certaines informations pour faciliter ces processus.

À plus long terme, la EMSA aura un rôle important à jouer pour faciliter l'optimisation des services portuaires afin de gagner en efficacité et de réduire l'impact environnemental des opérations de transport maritime. Sur la base des informations relatives à la position des navires détenues par la EMSA, de nouveaux outils (basés sur le cloud – apprentissage automatique) permettraient de générer des informations plus personnalisées concernant les temps d'attente moyens avant qu'une escale ne soit possible (sur les lieux d'amarrage par exemple), et de mieux prévoir les heures d'arrivée et le temps pendant lequel le navire reste au port pour préparer le voyage retour. Ces informations devraient favoriser l'efficacité logistique.

Faciliter l'amélioration de l'efficacité globale du transport maritime en Europe lorsque des possibilités existent



3.5 SURVEILLANCE

PRIORITÉ STRATÉGIQUE



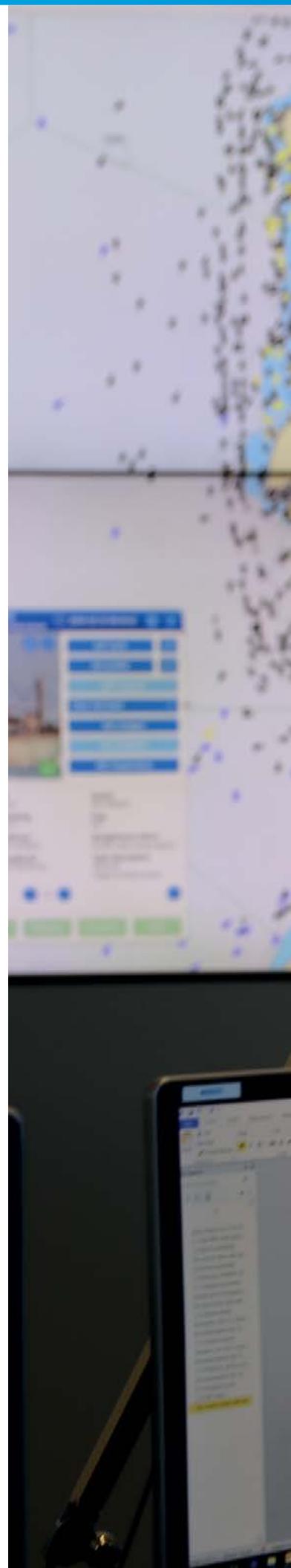
Renforcer le rôle de la EMSA en tant que principal centre de gestion des informations pour la surveillance maritime

La EMSA est véritablement devenue les 'yeux de l'UE sur la mer', en mettant effectivement en œuvre le concept original d'un système communautaire de suivi et d'information sur le trafic maritime, qui permettrait de renforcer la sûreté et l'efficacité de ce trafic, d'améliorer la réponse aux incidents, aux accidents et aux situations potentiellement dangereuses en mer et de contribuer à une meilleure prévention et détection de la pollution par les navires, tout en portant le soutien aux États côtiers à un niveau plus élevé. Grâce aux investissements réalisés au fil des ans dans le matériel, les logiciels et les connaissances, la EMSA est aujourd'hui en mesure de fusionner de nombreux capteurs de données et services différents, et de fournir une image de la situation maritime à la fois riche et intégrée. Le service de surveillance maritime Copernicus constitue un ajout important. Il a contribué à élargir la base d'utilisateurs de la EMSA et il reste une pierre angulaire en matière d'informations de surveillance pour les années à venir. La dernière nouveauté dans le portefeuille de surveillance n'est autre que les données des SATP, qui fournissent désormais une surveillance beaucoup plus complète en haute mer.

Grâce à ses services maritimes intégrés, l'Agence est le principal fournisseur d'informations sur la situation maritime en Europe aujourd'hui. L'Agence fournit ses services à un nombre potentiellement illimité d'acteurs maritimes et autres, par exemple aux organes chargés de la sécurité et de la répression ou à d'autres agences de l'UE. Une partie des informations est exclusivement destinée aux personnes autorisées, mais toute une série d'informations pourrait être mise à la disposition du grand public.

Le concept original, baptisé SafeSeaNet, reste la pierre angulaire de l'information sur le trafic maritime dans l'UE en vue de soutenir sa sûreté et son efficacité. L'amélioration du système se poursuivra en fonction des besoins des utilisateurs et des évolutions technologiques.

Continuer à améliorer la fonctionnalité et l'efficacité du système de suivi et d'information sur le trafic maritime de l'UE



En ce qui concerne les nouvelles technologies susceptibles d'améliorer la capacité de surveillance de l'UE, la EMSA évalue la possibilité d'utiliser le système VDE (échange de données VHF) pour les communications navire-terre. Les communications par satellite assureront une couverture mondiale. Ces communications par satellite, qui passent volontairement par un frontal, peuvent également être utilisées pour les communications de recherche et de sauvetage, l'échange des routes planifiées et la communication d'informations en temps réel sur les conditions météorologiques et les glaces, etc.

Dans différents domaines, l'Agence suit les dernières évolutions technologiques préopérationnelles susceptibles d'intéresser les États membres et/ou la Commission. En ce qui concerne l'image de la situation maritime, par exemple, l'Agence envisage le recours à de nouvelles constellations de satellites et de nouveaux capteurs pour ajouter des données et de nouvelles sources d'informations sur les navires (notamment la détection de la signature radar, les pseudo-satellites de haute altitude, etc.). Cette activité est importante pour rester à l'avant-garde et offrir aux États membres de nouveaux services qui, autrement, ne seraient pas disponibles à l'échelle nationale.

Suivre l'émergence de technologies prometteuses et les rendre opérationnelles pour de nouveaux services destinés aux États membres et à la Commission

Afin de tirer le meilleur parti des informations recueillies par l'Agence au cours des 15 dernières années, l'apprentissage automatique et l'analyse des données par l'intelligence artificielle (IA) pourraient être développés davantage pour aider les États membres dans un large éventail de tâches, allant des statistiques sur les navires aux zones sensibles en matière d'environnement et de sécurité dans leurs eaux, en passant par la prévision de la position actuelle des navires ou de leur prochaine position, l'amélioration du filtrage des navires d'intérêt, la surveillance automatique du comportement, etc. La mise au point, l'exploitation et le peaufinage de ces nouvelles fonctionnalités devraient s'effectuer en étroite collaboration avec les utilisateurs dans les États membres.

Développer des applications d'apprentissage automatique et d'intelligence artificielle afin d'améliorer l'évaluation des risques, la prévisibilité de la position des navires, les statistiques et l'innovation

En capitalisant sur son expérience en matière de surveillance, c'est-à-dire de collecte, de traitement, de fusion, d'intégration, de transformation et de mise à disposition sur mesure d'une image de la situation maritime, l'Agence soutient désormais le déploiement du CISE (environnement commun de partage des informations). Plus que jamais, l'Agence est donc en mesure de partager sa connaissance de la situation avec de multiples organes (axés sur le domaine maritime ou non). L'Agence renforcera ainsi son rôle et sa réputation dans le secteur de la surveillance et enrichira potentiellement encore la précision du tableau de la situation maritime lorsque le CISE sera opérationnel.

Capitaliser sur l'expertise en matière de surveillance pour s'engager davantage auprès des organes de surveillance de l'UE au sens large au profit des services maritimes et de l'UE, qui bénéficiera d'une plus grande valeur ajoutée

La recherche et le sauvetage figurent parmi les principaux objectifs de SafeSeaNet: il s'agit d'améliorer 'la réponse aux incidents, aux accidents et aux situations potentiellement dangereuses en mer, de même que les opérations de recherche et de sauvetage'. La EMSA pourrait y contribuer en améliorant les outils d'information sur mesure et en renforçant les capacités par des formations et des exercices.

L'Agence offre la fonctionnalité SARSURPIC (Search and Rescue Surface Picture) aux entités qui utilisent les services maritimes intégrés. En dialogue avec les utilisateurs, l'Agence peut examiner si d'autres fonctionnalités utiles peuvent être proposées lors des opérations de recherche et de sauvetage. En outre, une procédure opérationnelle pourrait être élaborée afin de mieux utiliser les services SATP de la EMSA dans le cadre des missions de recherche et de sauvetage des États membres. L'Agence visera également le raccourcissement et la disponibilité accrue des missions satellitaires à l'appui des demandes nationales de recherche et de sauvetage (requêtes d'urgence).

L'Agence pourrait apporter sa contribution au travers de formations, d'orientations et d'exercices de simulation, et réunir des experts techniques des États membres afin de déterminer la meilleure façon pour l'Agence de soutenir la planification, la coopération et les opérations nationales en matière de recherche et de sauvetage.

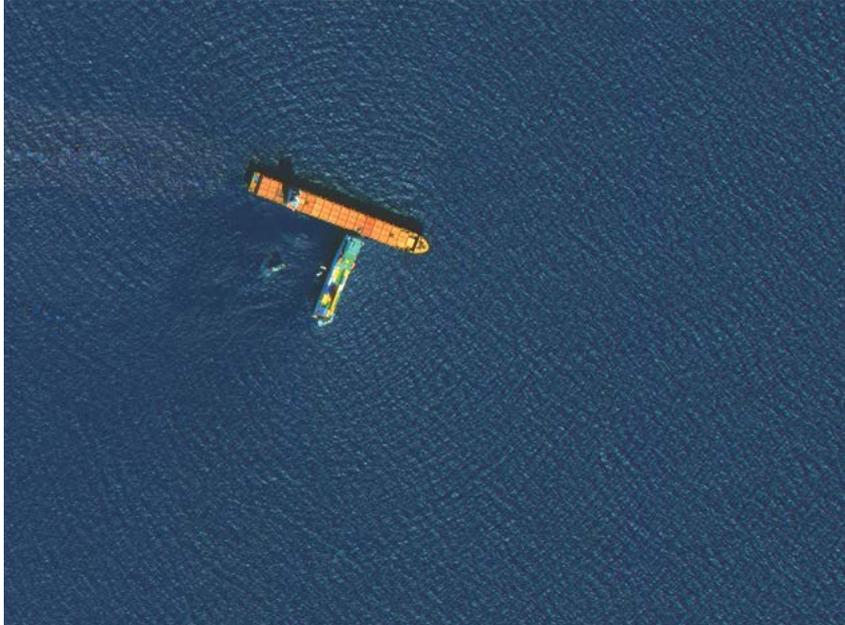
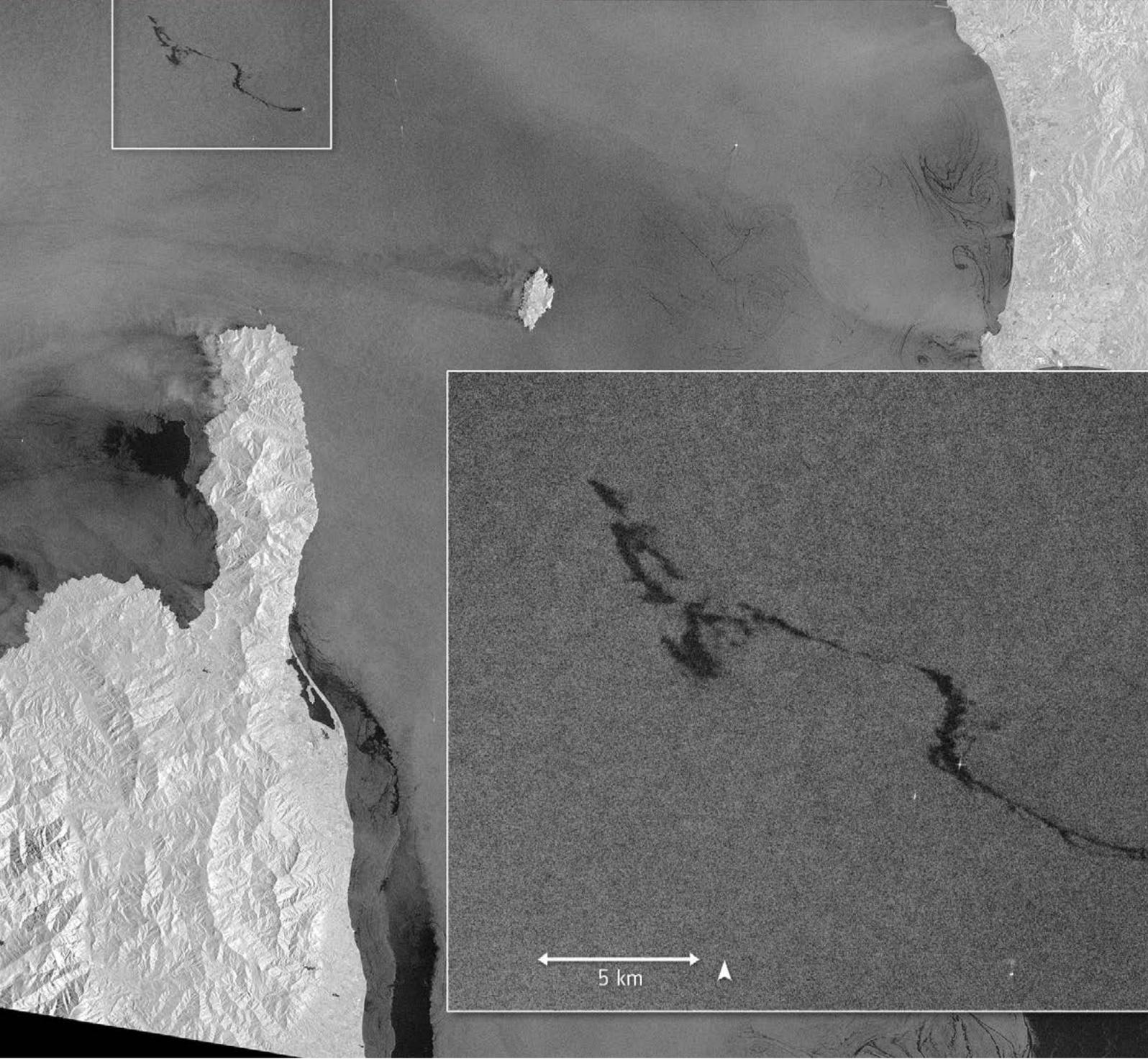
Soutenir les efforts de recherche et de sauvetage des États membres

Les chiffres montrent qu'il y a de plus en plus d'utilisateurs des applications maritimes de la EMSA intéressés par les données de position des navires. La disponibilité des données de position historiques et quotidiennes des navires va croissante. Les utilisateurs veulent avoir accès à des données en temps réel par l'intermédiaire d'outils qui les aident aussi à gérer et à analyser ces données. Pour conserver des services hautement performants, l'Agence pourrait passer au 'cloud' afin de mieux répondre à la croissance des utilisateurs, des données et des services. Les technologies utilisées actuellement arrivent à leur limite.

En basant ses services sur le cloud, l'Agence simplifierait sa propre expansion et serait à même de faire face à toute augmentation de volume ou de fonctionnalité. C'est une condition préalable pour que l'Agence soit en mesure d'offrir une nouvelle génération de services, qui pourraient inclure des services d'entreprise à administration, des certificats électroniques, l'apprentissage automatique et l'intelligence artificielle, tels que développés sous d'autres points de cette stratégie.

Migrer l'image de la situation maritime de l'UE vers le cloud et explorer la valeur ajoutée d'autres services basés sur le cloud





CHAPITRE 4

APPROCHE ET IDENTITÉ DE LA EMSA



4.1 RÔLES ET RELATIONS DANS LE SECTEUR

D'un point de vue horizontal, la EMSA devrait façonner ses interactions avec les parties prenantes et construire sa réputation dans le secteur maritime de manière à soutenir les priorités stratégiques décrites dans la section précédente et à mieux remplir sa mission. Pour y parvenir, quatre rôles stratégiques transversaux ont été identifiés, ainsi que les objectifs stratégiques transversaux correspondants.

La principale mission de la EMSA est d'aider les États membres et la Commission à mettre en œuvre la politique de l'UE. En tant que prestataire de services agissant pour ces deux parties prenantes, la EMSA cherchera à renforcer cette assistance par des services renouvelés et consolidés s'appuyant sur 15 années de fonctionnement. La EMSA s'engage également auprès d'une série d'autres parties prenantes en tant que partenaire fiable de diverses entités de l'UE et dans le cadre plus large du cluster maritime européen. Sur le plan extérieur, l'Agence a le potentiel d'exporter les solutions de l'UE et pourrait poursuivre son évolution en tant que référence internationale, à l'appui des objectifs et des intérêts de l'UE. Enfin, à la base de toutes les (inter)actions, il y a le savoir-faire; la EMSA doit être fermement fondée sur les connaissances, axée sur la technologie et innovante.

EMSA EN TANT QUE PRESTATAIRE DE SERVICES



Élaboration et mise en application de la législation

L'assistance technique fournie par la EMSA à la Commission est essentielle. Elle est l'une de ses tâches principales dès sa création en 2002. Après plus de 15 ans de fonctionnement, la EMSA a acquis une expérience et une expertise approfondies dans ses domaines de compétence. L'Agence redoublera d'efforts pour tirer parti de ses connaissances afin d'optimiser le soutien apporté à la Commission pour les travaux préparatoires liés à la mise à jour et à l'élaboration de la législation, y compris la mise en œuvre des mesures. Les cycles de visites devraient être une source essentielle d'informations, obtenues par des analyses horizontales. Comme indiqué à la section 3.2, la EMSA peut fournir une plate-forme unique pour les discussions techniques et faciliter la compréhension mutuelle et la convergence de vues entre les États membres, aidant ainsi la Commission à instaurer la législation de l'UE et à assurer la coordination de l'UE en matière de politique internationale et d'élaboration de la législation.

Consolider le soutien de la EMSA à la Commission pour l'élaboration d'actes juridiques communautaires et internationaux et pour l'évaluation de leur mise en œuvre

Apprentissage

L'apprentissage et le développement professionnel sont primordiaux pour soutenir le perfectionnement et les compétences des experts des États membres et des opérateurs sur le terrain. Les séminaires, ateliers, webinaires et journées d'information, ainsi que les activités et outils en ligne, auraient pour but de soutenir le développement professionnel et les parcours de certification, en utilisant l'expertise et les connaissances uniques présentes au sein de l'Agence. L'Agence élaborera une approche modulaire de la formation et du développement professionnel, en soutenant les autorités compétentes et en tenant compte des autres évolutions au sein de l'UE, telles que le cadre de certification sectoriel, pour la formation des inspecteurs de l'État du pavillon, des agents de contrôle de l'État du port, des agents de protection de l'environnement, du personnel de recherche et de sauvetage, du personnel VTMS et des fonctions apparentées.

Les nouvelles technologies d'apprentissage à distance et de réalité virtuelle soutiendront ce nouveau concept, répondant ainsi aux besoins des États membres en matière de formation et de renforcement des capacités.

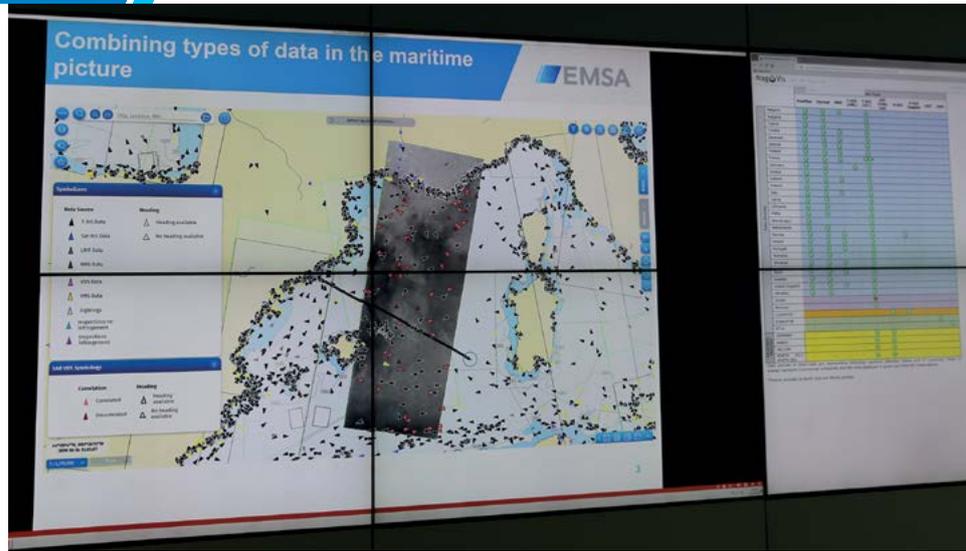
Étendre et formaliser les programmes de formation de la EMSA



Formation sur la préparation de l'IMSAS (Programme d'audit des États membres de l'OMI), 20 novembre 2019



Formation aux compétences de base pour les enquêtes sur les accidents, 27 juin 2019



Des données aux informations et des informations aux connaissances

Évoluer de la gestion des données à la gestion des informations, en construisant de nouveaux outils pour analyser les données. L'Agence recueille une masse importante de données en provenance de plusieurs sources dans différents domaines maritimes. Grâce à de nouveaux outils, en partie basés sur l'apprentissage automatique, il est possible d'extraire davantage d'informations et de services à partir des données existantes, au profit des États membres et de la Commission.

Les données des enquêtes sur les accidents de l'EMCIP (Plate-forme européenne d'informations sur les accidents de mer) et d'autres sources disponibles seront utilisées pour soutenir l'analyse de la sûreté et l'identification des zones à risque, ainsi que les développements politiques et législatifs.

Une gestion et une analyse plus interactives et intégrées des données existantes devraient être recherchées au profit des parties prenantes de la EMSA. Par exemple, il serait envisageable d'analyser et de fusionner toutes les données disponibles afin de fournir des informations relatives à un navire en particulier dans un environnement unique, et ce, en cliquant simplement sur la représentation du navire sur un écran.

Identifier les tendances, les risques, les enseignements tirés et les améliorations à apporter à la mise en œuvre/législation. Les cartes de densité du trafic et les outils de surveillance automatique du comportement constituent un pas modeste dans cette direction. En collaboration avec les États membres et la Commission, il est possible d'en faire davantage. Sur le modèle de l'identification des zones sensibles en matière de sûreté maritime dans les eaux européennes, un même travail peut être effectué pour les rejets délibérés en mer, les tendances de certains types de trafic maritime, la détection des schémas de trafic ou des comportements en mer, la 'surveillance en chaîne et automatique du comportement' pour filtrer les navires d'intérêt, et les alertes personnalisées pour simplifier le travail des autorités de garde-côtes.

En outre, grâce au nouveau portail d'aperçu dynamique des autorités nationales (Dynamic Overview of National Authorities – DONA), l'Agence sera en mesure de fournir régulièrement des statistiques et des tendances ciblées sur les besoins des États membres, afin de les soutenir en leur qualité d'États du pavillon, d'États du port et d'États côtiers.

Développer les services d'information pour analyser les données et identifier les tendances et les risques afin de favoriser la sûreté, la sécurité et la durabilité

LA EMSA, UN PARTENAIRE FIABLE



Coopération entre agences sur les fonctions de garde-côtes

Utiliser les forces de la EMSA, à savoir ses connaissances maritimes, son expertise maritime et son image de la situation maritime dans le développement de la coopération entre les garde-côtes. La EMSA doit consolider son rôle en tant que pilier de la sûreté, de la sécurité et de l'environnement maritimes dans le cadre de la coopération entre agences sur les fonctions de garde-côtes. À l'heure où de plus en plus d'initiatives intersectorielles sont développées par les 3 agences, la EMSA continuera de promouvoir, aux côtés de l'Agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes (Frontex) et de l'Agence européenne de contrôle des pêches (AECP), une coopération étroite entre les autorités nationales compétentes chargées des fonctions de garde-côtes. Les produits et services, allant du partage d'informations à la capacité de surveillance et de l'analyse des risques au renforcement des capacités, serviront une communauté plus large. L'Agence devrait élargir son portefeuille de clients à un plus grand nombre d'autorités ainsi qu'à de nouvelles autorités dans l'UE et au-delà (en étendant le concept des fonctions de garde-côtes aux pays de la PEV par exemple).

S'engager activement aux côtés de l'Agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes et de l'Agence européenne de contrôle des pêches pour renforcer la coopération européenne en matière de fonctions de garde-côtes



Événement annuel des garde-côtes européens, 15-17 avril 2019 – Pologne

Industrie

Suivre les dernières technologies préopérationnelles conçues par l'industrie et les transformer en services aux États membres, le cas échéant. Cette approche s'est avérée utile avec l'initiative SAT-AIS et de nouvelles possibilités se profilent à l'horizon (par exemple, le système VDE d'échange de données VHF). Lorsque c'est possible et pertinent, et à l'instar de ce qui a déjà été fait avec le module de 'sensibilisation à la cybersécurité maritime', certains modules de la plate-forme d'apprentissage en ligne pourraient être proposés à un public plus large et à différentes parties prenantes.

S'engager activement avec l'industrie pour générer le transfert de connaissances et fournir des conseils maritimes techniques non commerciaux

Actions financées par des projets

La EMSA s'associe à un nombre croissant d'acteurs dans le paysage maritime de l'UE au travers d'une série d'actions. Nombre d'entre elles sont des 'actions financées par des projets' qui s'articulent autour d'accords avec d'autres agences de l'UE ou avec la Commission et de dispositions distinctes en matière de ressources. Ces actions tendent à s'appuyer sur le savoir-faire, les outils et les services existants de l'Agence pour apporter une valeur ajoutée à d'autres entités et communautés pertinentes de l'UE. Elles peuvent venir compléter ou enrichir ce que l'Agence a à offrir à ses principales parties prenantes, de façon directe avec des sources de données supplémentaires par exemple ou de façon indirecte en contribuant à un cycle d'innovation et d'amélioration susceptible de porter ses fruits par la suite. Ce type de coopération contribue à créer des synergies et à éviter la duplication des efforts. Actuellement, les actions financées par des projets comprennent le SLA Frontex, le SLA AECP, le service de surveillance maritime Copernicus, THETIS-MRV, THETIS-EU (module 'soufre'), le projet d'interopérabilité et la phase transitoire du CISE.

Rechercher des synergies avec des organes et des communautés de l'UE complémentaires afin d'apporter une plus grande valeur ajoutée à l'UE

Des frontières aux bassins et régions

Les pays hors UE qui partagent des bassins maritimes avec l'UE ont un impact sur la sûreté et la durabilité de ces bassins. Dans le cadre des mécanismes de l'IAP et de la PEV, la EMSA contribue à améliorer le niveau de conformité aux règles internationales et à développer les capacités dans ces pays, soutenant ainsi un transport maritime plus sûr et plus propre autour de l'UE. Cet engagement se poursuivra et devrait s'étendre tant géographiquement que dans sa portée, notamment au travers d'une approche par bassin maritime et d'une coopération renforcée avec les conventions régionales sur les mers pour la protection du milieu marin et côtier dans les 4 régions maritimes autour de l'Europe.

Soutenir les politiques de voisinage et de bassin maritime de l'UE afin de niveler par le haut et d'harmoniser les normes

EMSA EN TANT QUE RÉFÉRENCE INTERNATIONALE



Organisations internationales et politique extérieure

Renforcer la coopération avec l'OMI, l'UMM, l'OIT, l'AIMS. En apportant son expertise technique à la Commission et aux États membres au sein des organisations internationales compétentes, la EMSA peut renforcer la contribution de l'UE à la sûreté, à la sécurité et à la durabilité du transport maritime.

En tant qu'acteur toujours plus reconnu sur la scène maritime internationale, l'Agence pourrait également renforcer ses relations avec des partenaires internationaux tels que l'OMI, l'OIT, l'UMM, etc. notamment dans le domaine du renforcement des capacités.

Étudier les possibilités de contribuer à des initiatives ciblées liées à la coopération au développement. La sûreté et la protection du milieu marin pourraient faire l'objet d'initiatives ciblées avec les pays pour lesquels il existe une politique de l'UE visant à offrir un soutien dans le cadre de la coopération au développement, et l'Agence pourrait être le partenaire technique de ces actions.

Renforcer le soutien technique et opérationnel là où la EMSA peut apporter une valeur ajoutée aux politiques extérieures de l'UE

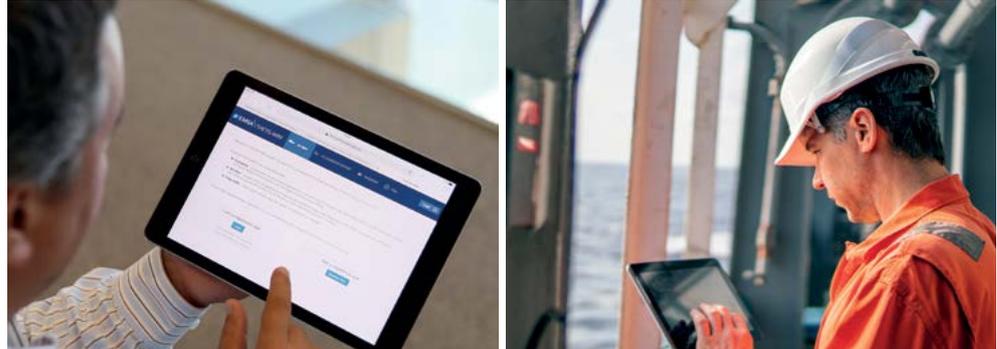


Événement annuel des garde-côtes européens, 15-17 avril 2019 – Pologne



2^e Sommet mondial des garde-côtes, 20-21 novembre 2019 – Tokyo, Japon

EMSA EN TANT QUE CENTRE DE CONNAISSANCES



Données ouvertes

Renforcer la masse critique d'informations maritimes en ajoutant de nouveaux types d'informations et de nouvelles façons de traiter/présenter les informations, rendre les informations accessibles à davantage d'utilisateurs dans le domaine gouvernemental et au-delà. La tendance générale des gouvernements est de mettre les données à la disposition du grand public. À titre d'exemple dans l'UE, citons la politique ouverte en matière de données de Copernicus. Un premier exemple de la EMSA allant au-delà de son soutien aux États membres et à la Commission est THETIS-MRV, qui offre un outil d'établissement de rapports à l'industrie et au public. Simultanément, des discussions sont en cours pour établir une image publique de la situation maritime (Public Maritime Picture – PMP). Cette tendance va se poursuivre et l'Agence devrait être en mesure de fournir ce type de services également.

Être le centre d'information maritime de l'UE et le point d'accès aux données ouvertes

Recherche

La EMSA continuera d'élargir les connaissances techniques dans les domaines de la sûreté, de la sécurité, du climat et de l'environnement. L'Agence devrait soutenir l'échange d'informations sur la recherche maritime dans le cadre de son mandat au sein de l'UE et à l'échelle mondiale. Les initiatives en cours devraient faire l'objet d'un suivi et des événements pourraient être organisés à intervalles réguliers pour permettre aux parties prenantes de se réunir et d'échanger leurs points de vue. De cette manière, l'Agence pourra soutenir ses parties prenantes dans leurs efforts pour suivre les évolutions et créer une valeur ajoutée en facilitant l'échange des connaissances.

Soutenir l'innovation et la mise au point de nouvelles technologies



4.2 IDENTITÉ ORGANISATIONNELLE

Mettre en œuvre des principes de gestion efficaces, transparents, SMART, axés sur le client et équilibrés entre les sexes.

Les initiatives et les tâches susmentionnées exigent une organisation dynamique et flexible pour répondre aux défis et aux opportunités identifiés dans les pages précédentes.

L'expertise du personnel de la EMSA continuera d'être le principal moteur de la fourniture des services, de l'assistance technique et du soutien uniques de l'Agence à ses principales parties prenantes. Ce faisant, la EMSA s'efforcera d'être une organisation encore plus efficace et respectueuse de l'environnement, tant dans ses processus internes que dans la manière dont elle interagit avec les parties prenantes externes.

Afin de répondre à la variété et à la complexité croissantes des questions traitées au quotidien, le recours à des groupes de travail sera accru. Ces groupes de travail nous permettront d'exploiter des compétences spécifiques au sein de l'Agence et d'obtenir ainsi les meilleurs résultats. Combinée au renforcement de la numérisation, cette approche permettra à la EMSA de s'adapter plus facilement à son futur environnement de travail.

L'Agence a également pris des mesures visant à accroître l'équilibre entre les sexes afin que l'égalité des chances soit un facteur évident dans l'environnement de la EMSA.



Le personnel de la EMSA se joint à l'opération de nettoyage des plages à l'échelle de l'UE, le 20 septembre 2019

© Agence Européenne pour la Sécurité Maritime 2020

Crédits photo: Monty Rakusen/GettyImages.com; Travel mania /shutterstock.com; jorisvo/shutterstock.com; Anton Balazh/shutterstock.com; corlaffra/shutterstock.com; EpicStockMedia/shutterstock.com; donvictorio/shutterstock.com; Oleksandr Kalinichenko/shutterstock.com; symbiot/shutterstock.com; tonton/shutterstock.com; T-Design/shutterstock.com; rasti sedlak/shutterstock.com; Peter Krocka/shutterstock.com; AlexKolokythas/shutterstock.com; Ververidis Vasilis/shutterstock.com; Photomarine/shutterstock.com; jirapong/shutterstock.com; ImmersionImagery/shutterstock.com; Aytug askin/shutterstock.com; Zerocreatives/iStock.photo.com; Copernicus Sentinel data(2019); Igor Kardasov/shutterstock.com; mkos83/iStock.photo.com; personnel de la EMSA.



À PROPOS DE L'AGENCE EUROPÉENNE POUR LA SÉCURITÉ MARITIME

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

emsa.europa.eu

Contactez-nous pour plus d'informations

Agence européenne pour la sécurité maritime

Praça Europa 4
Cais do Sodré
1249-206 Lisboa
Portugal

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