

**EXAMEN PROFESSIONNEL POUR L'ACCES AU GRADE DE TECHNICIEN DE
TECHNICIEN SUPERIEUR PRINCIPAL DU DEVELOPPEMENT DURABLE
SESSION 2025
Spécialité NSMG**

Épreuve d'admissibilité : Questionnaire			
Durée : 2h	Coefficient : 3	Dossier documentaire : 15 pages	Dossier complet : 18 pages

Descriptif rapide : Répondre, par un court développement, à une série de deux à quatre questions à partir d'un dossier comportant des documents relatifs aux politiques publiques portées par les ministères chargés du développement durable et du logement. Ce dossier ne peut excéder quinze pages. Cette épreuve est destinée à mesurer les connaissances du candidat et à évaluer les compétences suivantes : compréhension, analyse et synthèse.

Toute note strictement inférieure à 6 sur 20 est éliminatoire.

À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET

Modèle CMEN v2 (INEPT-CE)

Nom de famille : N O M

Prénom(s) : P R E N O M

Numéro Inscription : 3 5 7

Ne(e) le : 2 7 / 0 3 / 1 9 7 7

- Le bandeau situé en haut de chacune des feuilles de composition doit être rempli en totalité (**code concours, code épreuve, spécialité, y compris le numéro d'inscription communiqué dans votre convocation**).
- **L'usage de la calculatrice, d'un dictionnaire, de tout autre document est interdit.** (*Bien vérifier l'arrêté d'organisation de votre concours*)
- **Les candidats ne doivent pas faire de marge sur leur copie.**
- **Les copies devront être correctement paginées.** Pagination d'une copie double sur 4 (1/4, 2/4, ...), deux copies doubles sur 8 (1/8, 2/8, ...), etc.
- **Aucun signe distinctif ne doit apparaître dans la copie** : nom ou nom fictif, signature, paraphe et symboles sont interdits.
- **Seul l'usage d'un stylo à bille noir ou bleu est autorisé (feutre et stylo friction sont interdits).** L'utilisation d'une autre couleur, pour écrire ou souligner, pouvant être considérée comme un signe distinctif, est proscrite.
- **Aucun liquide blanc ni ruban correcteur ne doit être employé** (une telle utilisation empêcherait la correction de la copie). **Toute correction se fait par rature**, de préférence à la règle.
- **Les feuilles de brouillon, ou tout autre document, ne sont pas considérées comme faisant partie de la copie et ne feront pas l'objet d'une correction.** Ils ne doivent pas être joints à la copie.

Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner une sanction par le jury.

Liste des documents

Document 1 (2 pages)	<i>Sécurité et transition écologique des navires</i> – Fiche mer.gouv.fr – 05 mars 2025	p. 1-2
Document 2 (2 pages)	<i>Élément humain</i> – Fiche de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) – 2025	p. 3-4
Document 3 (2 pages)	<i>La sécurité en mer, un éternel recommencement</i> – Hebdomadaire Le Marin – 11 mai 2023	p. 5-6
Document 4 (3 pages)	<i>Sécurité et Sûreté maritimes</i> – Fiche de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) – 2025	p. 7-9
Document 5 (2 pages)	<i>Transport maritime : peu de sanctions de l'Union européenne (UE) contre les pollutions en mer</i> – Vie publique – 12 mars 2025	p. 10-11
Document 6 (4 pages)	<i>Commerce : les répercussions des attaques en mer rouge</i> – Share America – 12 février 2024	p. 12-15

Consignes pour rédiger vos réponses :

Le numéro de chaque question pour laquelle vous répondez doit être indiqué au début de votre réponse, sous la forme « Q n°... ». La réponse à la question doit être rédigée à la suite, dans la même feuille de composition.

Il est attendu que chaque réponse soit rédigée et qu'un certain soin soit apporté à la copie (présentation, respect des règles de grammaire et de syntaxe).

Le jury appréciera les qualités d'analyse et de synthèse du candidat ainsi que l'absence de paraphrase des documents.

QUESTION 1 : Comment définiriez-vous le concept de « sécurité maritime » ?

(5 lignes maximum)

QUESTION 2 : Dans le cadre de la mission générale de sécurité maritime, que recouvre la notion de sûreté maritime ? Quel est le texte de référence en matière de sûreté maritime ? Citez au moins cinq menaces en matière de sûreté maritime.

(8 à 10 lignes maximum)

QUESTION 3 : À l'appui du dossier documentaire et de vos connaissances, indiquez quels sont les principaux acteurs publics et privés dans la gestion de la sécurité maritime en précisant leur rôle.

(20 à 25 lignes maximum)

QUESTION 4 : En vous appuyant sur les documents fournis et sur vos connaissances, au regard des différentes menaces encourues en matière de sécurité et de sûreté maritime, quelles sont les conséquences pour les activités humaines ? Quelles perspectives pourraient être envisagées ?

(30 à 35 lignes maximum)

Sécurité et transition écologique des navires

Mis à jour le 05/03/2025

La sécurité des navires recouvre des défis de sauvegarde de la vie humaine, de prévention des pollutions marines, de sûreté des navires, mais aussi de bonnes conditions de travail et de vie à bord des navires sous pavillon français.

Le secteur maritime est fortement engagé dans une transition écologique : il s'agit ainsi de promouvoir des règles, notamment internationales, en faveur de la décarbonation, de la lutte contre les pollutions et du renforcement de la sécurité maritime. Cela nécessite un accompagnement important de la filière et des industriels pour favoriser l'innovation.

Enjeux

La politique de sécurité des navires concerne d'abord leur conception, leur exploitation et les contrôles afférents. Les navires professionnels, de commerce ou de pêche doivent être conformes aux normes internationales, européennes et nationales édictées en matière de sécurité, d'habitabilité et de prévention des pollutions marines.

Au niveau national, la politique de sécurité des navires a été fortement renforcée ces dernières années, avec notamment des moyens de contrôle importants dans nos ports. Le nombre d'inspecteurs de sécurité des navires a été quasiment doublé, en particulier dans les années suivant le naufrage de l'Erika.

Les innovations technologiques introduisent de nouveaux défis pour la sécurité, liés à l'assistance à la conduite des navires et des machines, à l'automatisation. Les questions de cybersécurité croisent aussi les enjeux de sûreté.

Enfin, le défi environnemental et climatique est devenu un élément structurant de la filière maritime. Pour fabriquer des navires moins énergivores, moins polluants et à faible impact environnemental, des innovations et ruptures technologiques sont nécessaires. Pour l'édiction des réglementations, c'est à l'international que se joue principalement le combat, notamment au sein de l'Organisation maritime internationale où la France est très engagée dans les négociations liées à la décarbonation, la lutte contre la pollution de l'air ou les déchets de plastique.

Acteurs

- **La direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA)** est chargée d'élaborer les politiques publiques au service de la sécurité et la transition écologique des navires. Elle élabore les réglementations dans ce

domaine et veille à leur application. Elle est chargée d'organiser et d'animer l'inspection des navires. Elle est aussi en charge du lien avec l'innovation et les industriels.

- **Les centres de sécurité des navires (CSN)** sont des services spécialisés des directions interrégionales de la mer et des directions de la mer sur le terrain, chargés de la prévention des risques professionnels maritimes. Ils ont pour tâche principale la visite de navires professionnels, français au titre de l'État du pavillon, internationaux au titre de l'État du port. Ils veillent au respect des conventions internationales ou des règlements nationaux en matière de sécurité, de prévention de la pollution et, le cas échéant, de sûreté et de certification sociale.
- **Les sociétés de classification des navires** sont des organismes privés agréés auxquels est en partie délégué le contrôle des navires.

Principales actions

- Élaboration et mise en œuvre de la réglementation relative à la sécurité (conception, exploitation, certification sociale...), à la sûreté et à la prévention de la pollution par les navires professionnels.
- Organisation, animation et mise en œuvre de l'inspection des navires professionnels, au titre des contrôles par l'État du pavillon (navires professionnels français) et des contrôles par l'État du port (navires étrangers en escale dans les ports français).
- Promotion de règles en faveur de la décarbonation, de la lutte contre la pollution et du renforcement de la sécurité maritime, notamment à l'international (gigantisme des navires, lutte contre les incendies à bord, transport de matières dangereuses, décarbonation, déchets marins...)
- Accompagnement de l'innovation pour la transition écologique des navires



Élément humain

La sauvegarde et la sûreté de la vie humaine en mer, la protection du milieu marin et plus de 90 % du commerce mondial dépendent du professionnalisme et de la compétence des gens de mer.

La Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW) de l'OMI a été la première Convention approuvée sur le plan international à aborder la question de normes minimales de compétence applicables aux gens de mer. En 1995, la Convention STCW a été entièrement révisée et mise à jour afin de préciser les normes de compétence exigées et de fournir des mécanismes efficaces pour la mise en application de ses dispositions.

Une révision complète de la Convention STCW et du Code STCW a été entamée en janvier 2006 et s'est achevée lors d'une Conférence des Parties à la Convention STCW, qui s'est tenue à Manille (Philippines) du 21 au 25 juin 2010 et a adopté un grand nombre d'amendements à la Convention et au Code STCW. Ces amendements, désormais dénommés Amendements de Manille, offrent aux gens de mer des normes améliorées de formation. Les Amendements de Manille sont entrés en vigueur le 1er janvier 2012.

En 1997, l'OMI avait adopté une résolution dans laquelle elle décrivait sa conception, ses principes et ses objectifs eu égard à l'élément humain. L'élément humain est une question complexe, à plusieurs dimensions, qui affecte la sécurité et la sûreté maritimes, ainsi que la protection du milieu marin, et fait intervenir toute la gamme des activités humaines menées par les équipages des navires, la gestion à terre, les organes de réglementation, etc. Tous doivent coopérer pour s'attaquer efficacement aux questions relatives à l'élément humain.

Depuis les années 1980, l'OMI a réservé une place toujours plus importante dans ses travaux aux personnes qui interviennent dans le transport maritime. En 1989, elle a adopté les Directives sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution – document précurseur de ce qui est devenu le Code international de gestion de la sécurité (Code ISM), lequel a été rendu obligatoire par la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS). Le Code ISM a pour objectif de renforcer la sécurité des transports maritimes internationaux et de réduire la pollution provenant des navires en influant sur la manière dont les navires sont gérés et exploités. Le Code ISM établit une norme internationale pour la gestion et l'exploitation en toute sécurité des navires et pour la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité.

Une mise en application efficace du Code ISM devrait faire s'éloigner d'une culture de respect « irréfléchi » de règles extérieures au profit d'une culture d'autoréglementation « réfléchie » de la sécurité – c'est-à-dire engendrer une « culture de la sécurité ». La culture de la sécurité implique de se rapprocher d'une culture d'autoréglementation dans laquelle chaque individu – du haut en bas de la hiérarchie – se sent responsable des mesures prises pour renforcer la sécurité et améliorer la performance. L'application du Code ISM

devrait appuyer et encourager le développement d'une culture de la sécurité dans les transports maritimes.

En 1995, l'Assemblée de l'OMI a adopté par la résolution A.788(19) les Directives sur l'application du Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) par les Administrations. Ces directives ont été révisées et adoptées en 2001 dans la résolution A.913(22). Elles ont été de nouveau révisées et adoptées en 2009 dans la résolution A.1022(26) et sont entrées en vigueur le 1er juillet 2010.

La sauvegarde et la sûreté de la vie humaine en mer en ce qui concerne le personnel des navires de pêche sont également un sujet de préoccupation pour l'OMI, qui estime nécessaire de faire face à la crise de sécurité du secteur de la pêche et dispose de plusieurs instruments qui traitent de cette question. L'un d'eux est la Convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW-F), que l'OMI a adoptée en 1995 et qui devrait considérablement bénéficier et profiter au secteur halieutique et rehausser le degré de sécurité dans les flottes de navires de pêche.

La Convention s'applique aux équipages de navires de mer d'une longueur généralement égale ou supérieure à 24 mètres. À l'origine, il avait été envisagé de constituer les prescriptions applicables aux équipages de navires de pêche en un protocole de la Convention STCW de base, mais après un examen attentif, il a été décidé qu'il serait préférable d'adopter une Convention tout à fait distincte. La Convention STCW-F est entrée en vigueur le 29 septembre 2012.



Mairie nationale

La sécurité en mer, un éternel recommencement

- La pêche reste en tête des accidents de mer.
- Le shipping voit naître ou renaître de nouvelles menaces.
- Si l'organisation des secours a fait ses preuves dans la plupart des pays, elle reste encore inopérante dans certaines zones.

Les naufrages mortels du coquillard **Calista** en avril au large de Barfleur, du fileyeur **Rumalo** en janvier devant l'île de Ré, de l'**Ecume II** au large de Jersey en décembre ou celui du **Vilaboa Uno** au large de l'Espagne en avril également, et la disparition récente d'un jeune pêcheur dans la lagune de Leucate, en sont une nouvelle fois la preuve : la pêche reste le métier maritime le plus dangereux en Europe.

Au large ou près des côtes, les pêcheurs exercent un métier parmi les plus périlleux. Et malgré nombre de mesures prises ces dernières décennies pour sauvegarder leur vie, tant au niveau des navires que des équipements hu-

maines et surtout de la formation des marins aux règles de sécurité, la proportion d'accidents reste trop élevée. Car s'il semble à première vue que leur nombre continue à baisser au sein de la flotte française ces dernières années, c'est seulement parce qu'il y a moins de bateaux et de pêcheurs constate l'Institut maritime de prévention (IMP) dans un récent rapport (*lire page 40*).

Un retour en arrière côté shipping

Une dernière tendance que ne connaît pas la flotte de commerce, internationale cette fois, qui croît de façon exponentielle depuis

quelques années. Mais qui n'est pas plus à l'abri des accidents et des naufrages. En cause bien souvent, de vieux navires et des armateurs peu respectueux, voire totalement détachés, des règles de sécurité. L'explosion du pétrolier **Pablo** le 1^{er} mai en Malaisie en est l'illustration parfaite. Ce navire, passé par les mains de nombreux propriétaires en quelques années et radié par plusieurs sociétés de classification, n'était plus qu'une vieille baille, intégrée de surcroît depuis quelques mois à la dark fleet.

La dark fleet, cette flotte de navires clandestins qui compte un nombre grandissant de pétroliers avec les sanctions imposées à la Russie depuis qu'a éclaté la

guerre en Ukraine, fait aujourd'hui craindre le pire. Son essor met à mal les très importantes avancées réalisées ces dernières années par le transport pétrolier en matière de règles de sécurité et préoccupe les acteurs du shipping, armateurs et assureurs en tête.

Des acteurs qui regardent aussi avec inquiétude du côté du golfe de Guinée où des incidents récents, parmi lesquelles les attaques avec enlèvement de marins du **Success 9** en Côte d'Ivoire ou du vraquier **Grebe Bulker** face au Gabon laissent présager un retour de la piraterie dans cette zone parmi les plus instables (*lire page 20*).

Nouvelles menaces

Une nouvelle source d'inquiétude alors que se profilent de nouveaux risques qui ne sont pas le fait d'armateurs véreux ou de brigandage. Cette fois, ce sont les avancées technologiques qui sont en cause. Des avancées qui, avec la numérisation générale du shipping, permettent les cyberattaques, ou de nouveaux modes de propulsion des navires qui imposent de nouvelles règles très strictes, notamment en matière de sécurité incendie.

Car les accidents, naufrages et autres explosions pourraient être encore plus nombreux sans la prévention, désormais maître-mot dans les différents secteurs maritimes. Passée par des lois, des réglementations et des brevets obligatoires pour les gens de mer, elle fait aussi l'objet d'exercices réguliers au sein des armements. Vertueux bien sûr. Car les règles n'étant pas toutes les mêmes dans



Lionel Figeul

Les naufrages à la pêche ont certes baissé, mais c'est aussi parce qu'il y a moins de bateaux.

les pays du globe, certains armateurs, moins rigoureux, n'hésitent pas à s'engouffrer dans la brèche en se plaçant du côté des moins-disants. Quand ils n'équipent pas leurs navires et leurs marins de matériels obsolètes...

Secours en mer : des moyens inégaux

La plupart des pays font la chasse à ces pratiques, mais pas tous. Et ces derniers se retrouvent bien souvent à gérer des situations de crise avec des moyens aussi vé-

tustes que les navires qu'ils tentent de sauver. Une fois encore au détriment des marins.

Les cas sont cependant de moins en moins nombreux, l'action de l'État en mer, chargée notamment de l'organisation des secours, étant devenue une priorité dans la plupart des pays maritimes au monde. Avec des leaders forcément, parmi lesquels la France dont la flotte dédiée fait référence en Europe. Avec des remorqueurs parmi les plus puissants au monde, des moyens militaires renouvelés et renforcés, et une SNSM ultra-performante.

Une organisation des secours très sollicitée. En Manche particulièrement, où des milliers de migrants n'hésitent pas à traverser le détroit du pas de Calais sur des embarcations de fortune pour tenter de rejoindre le Royaume-Uni. Il ne s'agit plus là de marins, mais leur présence sur la route maritime la plus fréquentée au monde requiert des moyens permanents.

Une organisation rodée qui, tous les jours, permet de récupérer des personnes en détresse et d'éviter les catastrophes que connaît régulièrement la Méditerranée orientale où les secours aux migrants, assurés par des organisations privées, se heurtent trop souvent aux marines officielles.

Catherine BALLOT

77,7

Le nombre d'accidents du travail pour 1 000 équivalents temps plein à la pêche en France en 2020, selon les chiffres de l'IMP. Ce nombre descend à 53,8 pour les marins du commerce.

1997

Année de construction du **Pablo** dont l'explosion a coûté la vie à trois marins au début du mois. Son âge laisse présager de son état.

1 304

Le nombre d'opérations de secours de migrants menées en Manche et principalement dans le détroit du pas de Calais en 2022.



Mairie nationale

L'incendie reste la bête noire de tous les marins et propriétaires de navires.



SECURITE ET SURETE MARITIMES

Le mandat de l'Organisation maritime internationale (OMI) lui confère la responsabilité de rendre les transports maritimes et les échanges commerciaux par la mer aussi sûrs que possible, aussi bien pour les biens que pour les personnes. Afin de gérer et réduire toute menace pouvant compromettre la sécurité maritime, l'Organisation met au point des règles et recommandations appropriées par le biais du Comité de la sécurité maritime (MSC) et grâce à une participation du Comité de la simplification des formalités (FAL) et du Comité juridique (LEG).

Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS)

La Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), telle que modifiée, de l'OMI comprend des dispositions adoptées pour faire face aux questions de sûreté maritime. Le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS sur les mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime comprend le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS), lequel est un instrument obligatoire pour les États Parties à la Convention. Le but du Code ISPS est de s'assurer que les navires de haute mer et les installations portuaires applicables des États Membres de l'OMI mettent en œuvre les normes les plus strictes possibles en matière de sûreté.

Composé de deux sections, le Code ISPS contient, dans une partie à caractère obligatoire (Partie A), des prescriptions détaillées relatives à la sûreté et à l'intention des Gouvernements, des autorités portuaires et des compagnies maritimes, et, dans une partie à caractère non-obligatoire (Partie B), un ensemble de recommandations sur les dispositions à prendre pour satisfaire à ces mêmes prescriptions.

Par le biais de son programme de renforcement des capacités et de coopération technique en matière de sûreté maritime, l'Organisation mène de nombreuses activités nationales et régionales pour s'assurer que le Code ISPS est dûment mis en œuvre par les États Membres. Ces mêmes activités sont ouvertes aux États Membres, si ces derniers le souhaitent et si cela est nécessaire.

Piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires

La menace que constituent la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires est à l'ordre du jour des travaux de l'OMI depuis le début des années 1980. À la fin des années 1990 et au début des années 2000, l'attention se portait sur la mer de Chine méridionale ainsi que sur les détroits de Malacca et de Singapour. Plus récemment, soit depuis 2005, l'OMI porte son attention sur la piraterie au large de la Somalie, dans le golfe d'Aden et dans l'ensemble de l'océan Indien. De plus, l'Organisation met actuellement en œuvre une stratégie visant à améliorer la sûreté maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre, conformément aux accords régionaux en matière de sûreté maritime.

L'Organisation, avec l'appui et la coopération du secteur des transports maritimes, a, au fil des années, élaboré et adopté un certain nombre de mesures de lutte contre la piraterie ayant contribué à limiter les effets préjudiciables de la piraterie dans le monde. Les informations relatives aux actes de piraterie et aux vols à main armée à l'encontre des navires sont accessibles publiquement – sous réserve d'une inscription préalable – depuis le module consacré à la piraterie et aux vols à main armée du Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS) de l'OMI.

De plus, l'OMI apporte un soutien aux États Membres – si et lorsque ceux-ci en font la demande – souhaitant faire évoluer leurs propres mesures nationales et régionales pour lutter contre la menace que constituent la piraterie, les vols à main armée à l'encontre des navires et toute autre activité maritime illicite.

Cela a été le cas pour le Code de conduite concernant la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden (Code de conduite de Djibouti), adopté par les pays de la région de l'océan Indien occidental, ainsi que pour le Code de conduite relatif à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre, pour la région du golfe de Guinée en Afrique de l'Ouest.

Meilleures pratiques de gestion et recommandations de l'OMI

L'OMI a adopté des recommandations appropriées visant à répondre à la problématique de la sûreté maritime, mais également à celle de la piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires. Concernant la piraterie et les vols à main armée, cela comprend des recommandations à l'intention des gouvernements, et des propriétaires, exploitants, capitaines et équipages des navires au sujet de la prévention et de la répression des actes de piraterie et des vols à main armée perpétrés à l'encontre des navires. Cela comprend également la conduite d'enquêtes sur les délits et le port d'armes à feu à bord des navires. Les Meilleures pratiques de gestion, définies par l'industrie des transports maritimes, mettent en lumière les procédures à suivre pour faire face aux actes ou tentatives d'actes de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires dans des régions spécifiques. L'OMI soutient les Meilleures pratiques de gestion, lesquelles ont été diffusées publiquement par l'Organisation.

Sûreté armée à bord des navires

L'OMI ne prend pas position concernant le port d'armes à bord des navires. Cette responsabilité – de déterminer si l'utilisation de personnel de sûreté armé sous contrat privé (PCASP) est appropriée et conforme à la loi, et d'en déterminer les conditions – incombe uniquement aux États du pavillon et aux États côtiers. L'Organisation a publié des recommandations à l'intention des États du pavillon, des États du port et des États côtiers, mais également des propriétaires, exploitants et capitaines de navires relatives à l'utilisation des PCASP à bord des navires dans la zone à haut risque de l'océan Indien occidental et du golfe d'Aden. Ces recommandations s'ajoutent aux recommandations à l'intention des compagnies de sûreté maritime privées.

Cybersécurité

Le thème de la cybersécurité est à l'ordre du jour du Comité de la simplification des formalités et du Comité de la sécurité maritime de l'OMI. En effet, celui-ci est une menace potentielle pouvant avoir des conséquences néfastes sur la sûreté du secteur des transports maritimes dans son ensemble. Les deux Comités travaillent conjointement pour élaborer des directives facultatives pertinentes sur les pratiques de lutte contre la cybercriminalité, lesquelles peuvent servir à protéger et à améliorer la résistance des systèmes virtuels qui facilitent les opérations portuaires et l'exploitation des navires, des installations maritimes et d'autres éléments du réseau des transports maritimes. L'Organisation s'efforcera également de travailler en consultation avec les acteurs intéressés du secteur des transports maritimes et tout autre organe des Nations Unies et organisation internationale comme, par exemple, l'Union internationale des télécommunications (UIT).

Lutte contre le terrorisme

Afin d'aller dans le sens d'une action concertée en matière de lutte contre le terrorisme, l'OMI participe activement à de nombreux travaux et activités menés sous l'égide de la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme du Conseil de sécurité des Nations Unies et de l'Équipe spéciale de lutte contre le terrorisme de l'Assemblée générale des Nations Unies. Cette participation se traduit au travers de visites visant à effectuer le bilan commun de pays, et du renforcement des capacités de coordination et d'échange pour l'élaboration de principes directeurs avec d'autres entités partenaires de l'ONU, impliquées notamment dans la gestion des frontières et l'application des lois.

Instruments conventionnels SUA et la répression d'actes illicites

Les instruments conventionnels SUA de l'OMI ont été adoptés en 1988 et ont été revus de façon approfondie en 2005. Ces derniers permettent au cadre juridique international de garantir que des mesures pertinentes sont prises à l'encontre des auteurs d'actes illicites contre les navires (et les plates-formes fixes situées sur le plateau continental). Les actes illicites mentionnés dans les instruments conventionnels comprennent la capture de navires par la force, les voies de fait contre des personnes à bord, et l'introduction d'engins de nature à détruire ou endommager le navire.

Passagers clandestins

Comme le stipule la Convention de 1965 visant à faciliter le trafic maritime international, telle que modifiée, (Convention FAL), un passager clandestin est « Une personne qui est cachée à bord d'un navire, ou qui est cachée dans la cargaison chargée ultérieurement à bord du navire, sans le consentement du propriétaire ou du capitaine du navire, ou de toute autre personne responsable, et qui est découverte à bord du navire après que celui-ci a quitté le port, ou dans la cargaison lors du déchargement au port d'arrivée, et est déclarée aux autorités compétentes, par le capitaine, comme étant un passager clandestin. »

L'OMI travaille de façon continue pour que des mesures appropriées soient prises pour réduire les risques que des personnes non autorisées montent à bord des navires, ce qui pourrait avoir de graves conséquences pour les navires et, par extension, pour le secteur des transports maritimes dans son ensemble.

La Sous-division de l'OMI sur la sûreté maritime et la simplification des formalités soutient les travaux de l'Organisation relatifs aux passagers clandestins.

Trafic illicite de drogues

Le Comité de la sécurité maritime (MSC) et le Comité de la simplification des formalités (FAL) travaillent en collaboration étroite sur les questions relatives à la prévention et à l'élimination du trafic illicite de drogues à bord des navires effectuant des voyages internationaux.

Le 27 novembre 1997, l'Organisation a adopté la résolution A.872(20) relative aux Directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs à bord des navires effectuant des voyages internationaux. Cette résolution de l'Assemblée a par la suite été annulée et remplacée par les Directives révisées pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs à bord des navires effectuant des voyages internationaux. Ces mêmes directives révisées ont été adoptées par le Comité de la sécurité maritime par le biais de la résolution MSC.228(82), le 7 décembre 2006, et par le Comité de simplification des formalités par le biais de la résolution FAL.9(34), le 30 mars 2007.

L'OMI travaille en collaboration étroite avec d'autres organisations internationales – à l'instar de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) – sur les questions relatives au trafic illicite de drogues à bord des navires.

(...)



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Vie publique
Au cœur du débat public

Transport maritime : peu de sanctions de l'UE contre les pollutions en mer

Publié le 12 mars 2025

Temps de lecture 3 minutes

Par : La Rédaction

L'Union européenne (UE) ne combat pas suffisamment les pollutions en mer causées par les navires souligne la Cour des comptes européenne dans un rapport remis le 4 mars 2025. Les contrôles des bateaux sont inadaptés et les rares sanctions sont trop faibles.

Venant de sources diverses, la pollution en mer est difficile à repérer, à surveiller et à sanctionner, alerte la Cour des comptes européenne (CCE) dans un audit publié le 4 mars 2025. La quantité de déchets marins provenant de navires reste inconnue. Toutefois, la pollution des côtes et des plages est mieux documentée que celle des fonds marins ou des déchets flottants.

Une pollution massive

D'après la Cour, 80% des eaux maritimes de l'Union européenne (UE) sont des "zones problématiques" avec des niveaux élevés de contaminants. Environ 75% d'entre elles sont polluées par des déchets marins, c'est-à-dire par des conteneurs de transports de marchandises abandonnés, des plastiques, des engins de pêche ou des rejets d'hydrocarbures, des composés organiques, des métaux lourds et des substances dangereuses émanant de sources telles que, par exemple :

- la libération de composés toxiques qui proviennent de peintures antisalissure (revêtements appliqués sur la carène des navires pour empêcher que des organismes marins s'y fixent) ;
- le rejet de substances nocives lors du démantèlement de navires, de la perte de conteneurs, de naufrages ou de la libération de munitions immergées ;
- les déversements accidentels ou les rejets opérationnels (provenant des fonds de cale, des tubes d'étambot et du nettoyage des cuves) ;
- le rejet des eaux usées (provenant des éviers, des douches et des machines à laver des bateaux).

La Cour affirme aussi que les règles sur le recyclage des navires en fin de vie sont largement contournées.

Quels outils pour limiter la pollution des navires ?

Si des règles européennes existent pour encadrer la pollution liée au transport maritime, leur mise en place est lacunaire.

La Cour souligne toutefois la "sous-utilisation" par les États de l'UE de certains outils qui sont à leur disposition :

- celle du système de surveillance par satellite CleanSeaNet, permettant de détecter les rejets d'hydrocarbures, d'eaux usées et d'autres déchets en mer ;
- l'obligation des États d'inspecter les navires en escale dans leurs ports pour vérifier que leurs déchets soient correctement gérés et éliminés : au moins 15% d'entre eux devraient être contrôlés. Or, en 2023, six États seulement ont atteint ce seuil ;
- la mise en place de sanctions efficaces en ce qui concerne les rejets illégaux ;
- l'absence d'informations disponibles sur la pollution ainsi que sur les fonds engagés par les États pour lutter contre ce type de pollution.

Commerce : les répercussions des attaques en mer Rouge

Dave Reynolds (1)

12 février 2024



Les attaques de navires commerciaux en mer Rouge ralentissent les livraisons de nourriture, de médicaments et d'autres marchandises à destination des ports du monde entier. Ci-dessus, des céréales sont déchargées dans un terminal. (© sandsun/Shutterstock.com)

Vous vous souvenez de l'affaire de l'Ever Given qui a défrayé la chronique ? Cet énorme porte-conteneurs s'est encastré dans le canal de Suez et a bloqué pendant six jours le couloir de navigation vital de la mer Rouge. Coût des retards subis par les autres navires marchands : 9 milliards de dollars par jour.

Depuis novembre 2023, les dizaines d'attaques menées par les Houthis contre des navires en mer Rouge et dans le golfe d'Aden tout proche ont de nouveau alourdi la facture, au grand dam des entreprises et des consommateurs. Du coup, les armateurs obligent les navires à contourner la pointe de l'Afrique. (À la fin janvier, après deux mois d'attaques des Houthis, le nombre de porte-conteneurs transitant par le canal de Suez avait chuté de 67 %.)

Un trajet nettement plus long, ce qui explique les retards dans la livraison de nourriture, de vêtements*, de médicaments et d'aide humanitaire. En outre, selon Reuters, le détour ajoute un million de dollars aux frais de carburant pour un navire à destination de l'Europe du Nord qui passe par le cap de Bonne-Espérance. Les coûts sont généralement répercutés sur les utilisateurs finaux, autrement dit les consommateurs. Et c'est sans parler de l'augmentation des émissions, ce qui n'est pas bon pour le climat de la planète.

« Nous sous-estimons souvent, quand nous ne l'ignorons pas complètement, l'impact de l'espace maritime sur la vie terrestre », pointe Ian Ralby, un auteur américain qui conseille les gouvernements et les entreprises sur les questions maritimes. « Si le transport maritime ne fonctionne pas, vous [le consommateur] ne trouvez pas les articles que vous pouvez normalement acheter n'importe où. » Ou alors ça coûte plus cher.



Fin janvier, un tir de missile des Houthis a provoqué un incendie sur le pétrolier Marlin Luanda, battant pavillon des Îles Marshall, dans le golfe d'Aden. (© Indian Navy/AP)

Les sociétés Suzuki Motor, Tesla Incorporated et Volvo Car AB ont temporairement fermé des usines ou suspendu leur production en Europe faute d'avoir reçu en temps voulu les pièces détachées dont elles avaient besoin, rapporte l'Associated Press. Un producteur américain d'équipements médicaux, Man & Machine, a signalé des retards dans la réception de pièces en provenance d'Asie.

Jan Hoffmann, responsable de la logistique à la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement, attribue aux attaques des Houthis en mer Rouge la hausse des prix mondiaux des denrées alimentaires et de l'énergie, à un moment où la guerre de la Russie contre l'Ukraine a déjà réduit les exportations de céréales en provenance d'Europe et que la baisse du niveau d'eau due à la sécheresse retarde le transit par le canal de Panama, autre voie de communication vitale.

« Les pays en développement sont particulièrement vulnérables à ces perturbations », souligne-t-il à propos des pressions cumulées qui s'exercent sur les chaînes d'approvisionnement mondiales.



Le cargo Ever Given battant pavillon panaméen vu ici échoué dans le canal de Suez en mars 2021.
(© Ahmed Hasan/AFP/Getty Images)

Malgré les perturbations récentes, les consommateurs ne verront probablement pas d'étagères vides, affirme David Simchi-Levi, spécialiste de la logistique au Massachusetts Institute of Technology, indiquant qu'il s'agit d'un désordre « de court terme ». Les entreprises ont, en effet, renforcé leurs chaînes d'approvisionnement à la suite de l'accident de l'Ever Given, et les détaillants ont rempli leurs stocks à cause du bond de la demande qui a suivi la pandémie de COVID-19.

Cependant, si les attaques houthies contre la navigation se poursuivaient pendant un an, elles pourraient provoquer une hausse de l'inflation des biens de 2 % dans le monde entier, déclare Ryan Petersen, de la société Flexport de gestion des chaînes d'approvisionnement, dans une interview à l'Associated Press en janvier. « Ce qui se passe actuellement, c'est du chaos à court terme, et le chaos entraîne des coûts supplémentaires. »

Les entreprises et les consommateurs dépendent des biens transportés par porte-conteneurs. Mais pour Ian Ralby, les effets du déroutement des navires — tel que l'accumulation de bateaux en attente dans les ports — pourraient mettre des semaines à se faire ressentir. « Toutes sortes de marchés sont touchés, mais l'ampleur du phénomène n'est pas encore vraiment palpable. »

Au vu de l'importance des droits et des libertés de navigation, le Conseil de sécurité de l'ONU a adopté la résolution 2722, le 10 janvier, soulignant que le passage en transit des navires marchands et des navires de commerce en mer Rouge devait se poursuivre sans entrave.

DOCUMENT 6

Le transport maritime aux alentours de la mer Rouge a également connu une recrudescence de la piraterie à la fin de 2023 et au début de 2024, signale Ian Ralby. La convergence de pressions conduisant au déroutement des navires, à une hausse des coûts et à des retards sera probablement ressentie davantage par les populations les plus pauvres. « L'aide humanitaire, l'aide alimentaire, les fournitures médicales et l'approvisionnement en eau à destination de lieux spécifiques pourraient ne pas arriver à temps », d'après M. Ralby, qui cite les crises en cours au Soudan, en Éthiopie et en Érythrée.

« Si d'un seul coup, il y a un retard de deux semaines dans la livraison de choses dont les gens ont désespérément besoin, ça va être difficile pour eux », explique-t-il.

*en anglais

(1) ShareAmerica est la plateforme du département d'État des États-Unis consacrée à la politique étrangère des États-Unis à travers le monde.