



CRPM CPMR

CONFÉRENCE DES RÉGIONS PÉRIPHÉRIQUES MARITIMES D'EUROPE  
CONFERENCE OF PERIPHERAL MARITIME REGIONS OF EUROPE

6, rue Saint-Martin - 35700 RENNES (F)  
Tél.: + 33 (0)2 99 35 40 50 - Fax: + 33 (0)2 99 35 09 19  
e.mail : [secretariat@crpm.org](mailto:secretariat@crpm.org) - web : [www.crpm.org](http://www.crpm.org)

13 AVRIL 2012

## DECLARATION DU GIGLIO

### Concilier sécurité maritime et développement du transport de passagers

Cette déclaration est publiée à l'occasion de la conférence du Giglio des 12 et 13 Avril 2012, et porte en particulier sur la question des navires à passagers. Elle s'inscrit dans le cadre de l'initiative ERIKA IV. Menée dans le cadre de la CRPM, cette initiative vise à faire entendre la voix des Régions maritimes et à encourager l'action de l'Union européenne en matière de sécurité maritime. Au sein de l'agenda maritime de la CRPM, elle s'articule avec un large ensemble d'autres initiatives concernant l'action de l'Union européenne dans ce domaine, sous un angle économique, social et environnemental.

L'accident du Costa Concordia a d'ores et déjà suscité un ensemble de réactions de la part des autorités italiennes locales, régionales et nationales, ainsi que de la part des organisations représentatives du secteur de la croisière maritime, et des institutions et autorités européennes et internationales<sup>1</sup>. En tant qu'organisation politique représentative des Régions maritimes, la CRPM salue ces premières réactions, qui indiquent une intention de prendre les mesures qui s'avèreront le cas échéant nécessaires à la suite des analyses lancées tant par le secteur de la croisière maritime que par les institutions et autorités nationales, européennes et internationales.

Dans ce contexte et à ce stade, la CRPM :

- Exprime sa compassion et sa solidarité à l'égard des victimes et de leurs proches. Elle exprime également sa reconnaissance envers l'ensemble des autorités et personnes impliquées dans les opérations de sauvetage et d'assistance.
- Appelle les institutions et autorités européennes et internationales à associer directement les Régions maritimes à leurs travaux sur la sécurité maritime, et en l'occurrence à ceux en cours concernant les navires à passagers. Les Régions maritimes sont des acteurs de premier plan, tant à travers le soutien qu'elles apportent au secteur du transport maritime, dont elles bénéficient largement mais aussi à travers l'impact considérable des accidents maritimes sur les territoires. Lorsqu'ils surviennent, les accidents impliquent de leur part une forte capacité de réaction technique et politique.
- Souligne la très forte contribution du secteur des croisières maritimes à la croissance de l'Europe et ses territoires maritimes, et le fait que la poursuite de la forte croissance de ce secteur implique de continuer à tendre vers un niveau de sécurité maritime maximal.
- Souligne que la tendance au gigantisme des navires et le développement du secteur de la croisière maritime soulèvent des problèmes et des questions spécifiques en matière de sécurité maritime, parmi lesquelles celle de l'encadrement de la possibilité de naviguer dans certaines zones, et celle de la mise en

<sup>1</sup> CF

[OMI](#)

[Débat au Parlement européen](#)

[Commission européenne \(S. Kallas\)](#) et [Note d'information du 16 mars 2012 à l'attention des Etats membres](#)  
[European Cruise Council](#)

place, au niveau international ou européen, d'un système de contrôle et d'autorisation du trafic similaire à ce qui existe dans le domaine de la navigation aérienne afin d'encadrer plus rigoureusement les marges de manœuvre des navires, le cas échéant renforcé par l'existence de sanctions appropriées. Ceci va de pair avec l'amélioration de la coordination des différentes autorités compétentes et le renforcement de la prise en compte des données et informations disponibles, notamment météo-marines, pour réguler et contrôler le trafic. La tendance au gigantisme soulève également d'autres questions, telles que la formation des capitaines et équipages, la stabilité des navires en cas d'accident, les procédures d'évacuation et la mise en œuvre des législations européennes existantes en matière de sécurité maritime.

- Appelle l'Union européenne à poursuivre continuellement son action en matière de sécurité maritime afin d'anticiper les nouveaux risques que pose le développement des activités, et remédier aux manques actuels en termes de sécurité. Ceci implique en premier lieu la mise en œuvre des réglementations existantes, et notamment du Paquet Erika III et de l'ensemble des autres réglementations européennes pertinentes en matière de sécurité maritime. Cela rend également nécessaire des avancées nouvelles concernant certains sujets, dont la coordination des moyens de surveillance maritime entre les autorités et organisations compétentes, afin de rendre plus précises, interopérables et disponibles les données obtenues par les différents moyens (radars, satellites et autres moyens de suivi à distance ou rapprochés), en particulier dans les zones plus dangereuses ou protégées, et de renforcer la coordination des instruments d'intervention en cas d'accident. Ceci implique également d'approfondir la dimension maritime de l'agenda social européen, dans un contexte où le facteur humain est d'une importance cruciale. Des avancées sont également nécessaires sur le terrain de la compensation des dommages écologiques que les réglementations internationales et européennes actuelles ne permettent pas de compenser de manière satisfaisante, celui de la lutte anti-pollution et des capacités, en mer et à terre, notamment portuaires, de recueil et de traitement de la pollution et des déchets provenant du trafic et des accidents maritimes. En parallèle, les investissements nécessaires pour permettre un meilleur contrôle du trafic maritime et garantir *in fine* une meilleure sécurité, notamment via le développement de moyens technologiques, doivent être soutenus par les fonds européens disponibles.
- Appelle les Etats Membres de l'Union européenne à exprimer, avec l'appui de la Commission européenne, une position ambitieuse, forte et unie dans le cadre de l'Organisation Maritime Internationale.

## **I- LES REGIONS MARITIMES SOLIDAIRES**

1. L'accident du Costa Concordia conduit en premier lieu la CRPM à exprimer sa compassion et sa solidarité à l'égard des victimes et de leurs proches. Une enquête et des procédures juridiques sont en cours, qui détermineront les responsabilités.
2. La CRPM exprime également toute sa reconnaissance aux services de la protection civile italienne, ainsi qu'aux Autorités locales, aux forces de l'ordre, aux associations de volontaires et aux citoyens de l'Ile du Giglio pour l'aide qu'ils ont apportée pour venir en aide aux passagers du Costa Concordia, les accueillir et leur prêter assistance jusqu'à ce qu'ils puissent rentrer chez eux.

## **II- LES REGIONS MARITIMES, ACTEURS DE PREMIER PLAN**

### **Le transport et le secteur de la croisière maritime, source de croissance pour les territoires maritimes**

3. Le secteur de la croisière maritime, qui connaît actuellement une croissance forte, représente un atout socio-économique considérable pour la compétitivité des territoires maritimes de l'Europe. En synergie avec les efforts déployés par les niveaux européen et national, les Régions y apportent un soutien très important à travers leurs politiques.

### **Tous les accidents maritimes ont une portée régionale et politique**

4. Les Régions maritimes sont naturellement très directement concernées, le cas échéant, par les accidents maritimes, dont l'impact sur leur territoire est considérable à plusieurs titres, et qui impliquent une capacité d'intervention technique et de réaction politique fortes et immédiates de leur part.

## **Faire entendre la voix des Régions maritimes dans les débats européens et internationaux concernant la sécurité maritime**

5. Les Régions maritimes et leurs élus doivent être considérés comme des partenaires à part entière par les institutions et autorités nationales, européennes et internationales dans le domaine de la prévention et de la réaction aux accidents maritimes.
6. En parallèle de son implication actuelle dans un grand nombre d'initiatives européennes dans le domaine de la mer, la CRPM appelle par conséquent à ce que les élus des Régions maritimes soient associés directement et sur le long terme aux travaux en cours aux niveaux européen et international concernant la sécurité des navires à passagers.

## **III- LA TENDANCE AU GIGANTISME DES NAVIRES, SOURCE D'ENJEUX SPECIFIQUES EN TERMES DE SECURITE**

### **Continuer à garantir un niveau maximal de sécurité**

7. La poursuite de la forte croissance actuelle du secteur des croisières maritimes implique de garantir un niveau de sécurité maximal aux passagers, aux équipages, et aux territoires bordant les routes de navigation. Ceci suppose notamment l'existence de règles de sécurité adaptées pour permettre le développement de ces activités, et assurer leur compatibilité avec les autres activités économiques et sociales liées à la mer, ainsi qu'avec la protection et l'exploitation durable des ressources environnementales.
8. Même si le risque zéro n'existe pas, l'évolution des normes de sécurité et des efforts spécifiques entrepris ces dernières années par les secteurs concernés sont substantiels, et ont permis aux activités de transport maritime d'atteindre un très haut niveau de sécurité. Le maintien de ce niveau suppose une capacité d'adaptation pour faire face aux nouveaux enjeux que pose le développement continu du secteur.

### **Répondre aux questions que pose le développement de navires de plus en plus grands**

9. Les évolutions que connaît le secteur des navires à passagers, et notamment la tendance au gigantisme, soulèvent un ensemble d'enjeux particuliers en termes de sécurité maritime. Le transport d'un grand nombre de personnes soulève par exemple des problématiques particulières concernant notamment les procédures de remorquage, d'évacuation et de sauvetage. En parallèle, le développement du trafic des navires à passagers de grande taille soulève d'autres questions, telle que celle des zones de navigations.
10. Ces questions devront trouver leurs réponses aux niveaux national, européen ou international, et les analyses et travaux actuellement menés apporteront de premiers éléments pour y répondre. Plusieurs d'entre elles (stabilité des navires, évacuation, formation) font partie des questions sur lesquelles la Commission européenne travaille déjà depuis 2010, et qui feront l'objet de propositions de sa part en 2012 et 2013<sup>2</sup>.

### **Définir des zones de navigation à éviter pour les navires à passagers, ou des exigences spécifiques pour la navigation dans certaines zones?**

11. D'une manière générale, se pose la question de la mise en place, au niveau international ou européen, d'un système de contrôle et d'autorisation du trafic similaire à ce qui existe dans le domaine de la navigation aérienne afin d'encadrer plus rigoureusement les marges de manœuvre des navires.
12. La définition de zones à éviter pour les navires à passagers d'une certaine taille est une option qui pourrait être davantage utilisée, notamment pour les zones dangereuses, ou à proximité de zones d'intérêt d'un point de vue environnemental. Le décret adopté par le gouvernement italien, qui interdit aux navires à passagers d'une certaine taille de s'approcher à moins de deux miles nautiques des réserves et parcs naturels est un exemple de décision de ce type. Il pourrait également être envisagé d'encadrer plus précisément la possibilité des navires à passagers d'une certaine taille de s'approcher de

---

<sup>2</sup> <http://register.consilium.europa.eu/pdf/en/12/st07/st07710.en12.pdf>

certaines côtes. L'Union européenne n'ayant pas de compétences spécifiques pour intervenir dans ce domaine, l'adoption de mesures en ce sens au niveau européen ou international pourrait être envisagée dans le cadre de l'OMI, en lien avec les Etats.

### **Renforcer les systèmes et règles de suivi du trafic maritime ?**

13. La question du suivi du trafic maritime, et notamment du caractère obligatoire des dispositifs de suivi des navires est à relier à celle des zones de navigation. Le renforcement des règles relatives à l'équipement et à l'utilisation obligatoire de certains systèmes de suivi pourrait être envisagé afin de faciliter le suivi du trafic par les autorités en charge de la surveillance de certaines zones.
14. Plus largement, le renforcement des systèmes de suivi des routes maritimes, la consolidation des systèmes de météo marine enrichis de données mesurables à l'échelle locale en lien avec la cartographie des zones à risque ou particulières d'intérêt environnemental, est une dimension à approfondir.

### **Renforcer la formation des capitaines et équipages des navires à passagers ?**

15. Environ 80% des accidents qui se produisent dans les eaux de l'UE impliquent une erreur humaine<sup>3</sup>. La prise en compte du facteur humain, et de ses conditions de travail, apparaît cruciale pour améliorer la sécurité maritime.
16. Le renforcement de la formation des personnels naviguant est une option à envisager, notamment en ce qui concerne les procédures d'évacuation. Dans cette perspective, les analyses lancées par les compagnies du secteur de la croisière maritime apporteront un éclairage important. En parallèle, les réflexions que mène de la Commission européenne avec les entreprises du secteur concernant l'intérêt d'une approche flexible, à travers par exemple une labellisation européenne et volontaire des formations, pourrait constituer une voie à explorer, sans exclure la possibilité de mesures législatives contraignantes au niveau européen si nécessaire.

### **Quelles évolutions des navires en termes de stabilité ?**

17. La question de la stabilité des navires est d'une importance particulière dans le cas des navires à passagers, qui doivent demeurer les plus stables possibles en cas d'accident, étant donné les difficultés en cas d'évacuation. La question de la stabilité fait actuellement l'objet de réflexions spécifiques aux niveaux européen et international qui doivent être encouragées.

### **Quelles évolutions des procédures d'évacuation en cas d'accident ?**

18. Ces questions sont identifiées comme pouvant relever à la fois d'initiatives nouvelles dans le cadre de l'OMI et de l'Union européenne. Elles figurent parmi celles sur lesquelles portent de manière spécifique les analyses lancées par l'industrie de la croisière maritime.

### **Quel état des lieux de la mise en œuvre des législations européennes en matière de sécurité maritime ?**

19. Certains des aspects liés à la sécurité maritime des navires à passagers sont en lien avec la mise en œuvre des règles internationales, européennes et nationales existantes, et notamment avec certaines des règles européennes adoptées dans le cadre du Paquet ERIKA III. En Janvier 2012, seuls 40% des États membres avaient adopté l'ensemble des actes de transpositions qui auraient alors déjà dû l'être, et la Commission européenne avait déjà ouvert plus de 80 procédures contre les États membres défaillants. La CRPM exprime par conséquent à nouveau son inquiétude à ce sujet, et demande aujourd'hui à la Commission européenne de poursuivre son action afin de garantir la transposition de ces règles.

## **IV- POUR UNE AMBITION EUROPEENNE FORTE EN MATIERE DE SECURITE MARITIME**

### **La sécurité des navires à passagers, élément d'une approche globale de la sécurité maritime**

20. La question des navires à passagers touche plusieurs sujets relevant de la sécurité maritime. En complément des points évoqués plus haut des avancées nouvelles sont en tout état de cause nécessaires

---

<sup>3</sup> Sur cette question : <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0287:FIN:FR:HTML>

concernant certains sujets, dont la coordination des moyens de surveillance maritime et d'intervention en cas d'accident, la dimension maritime de l'agenda social européen, et la compensation des dommages écologiques et la lutte anti-pollution.

21. Sous l'angle des questions sociales, le renforcement de la qualité des conditions de travail à bord doit demeurer un objectif permanent. Au niveau européen et international, plusieurs voies sont possibles<sup>4</sup>.
22. Sous l'angle des questions environnementales, la compensation des préjudices écologiques résultant d'accidents maritimes demeure un enjeu majeur. Des évolutions fortes du droit européen et international seront nécessaires afin de reconnaître ces préjudices, de faciliter l'établissement des responsabilités, et de permettre une compensation complète et satisfaisante des préjudices subis. Les propositions, en cours de négociation, de la Commission européenne concernant les plateformes pétrolières constituent une avancée potentielle significative et doivent être considérées comme un premier pas.

#### **La sécurité maritime, sujet majeur de l'agenda maritime européen intégré**

23. Plus largement, la sécurité maritime renvoie à un large spectre de sujets relevant de diverses politiques européennes. De par la diversité des sujets concernés, et tant sous un angle économique que social ou environnemental, elle a vocation à s'inscrire pleinement au sein de l'approche maritime intégrée de l'Union européenne. La CRPM appelle par conséquent la Commission européenne à inscrire la sécurité maritime au cœur de l'agenda de l'Europe de la Mer, notamment dans la perspective de la conférence interministérielle sur la Mer prévue en Octobre 2012 sous Présidence Chypriote.

#### **Pour une voix européenne forte et unie dans le cadre de l'Organisation Maritime Internationale**

24. Plusieurs des questions concernant la sécurité des navires à passagers, et plus largement la sécurité maritime relèvent de l'Organisation Maritime Internationale. Il est de la responsabilité de l'Union européenne et ses Etats-Membres de porter une voix à la fois forte et unie dans ce cadre.

---

<sup>4</sup> [http://www.crpm.org/pub/agenda/1812\\_note\\_social\\_maritime\\_agenda\\_presentation\\_final\\_fr.pdf](http://www.crpm.org/pub/agenda/1812_note_social_maritime_agenda_presentation_final_fr.pdf)