

Informations de base	
2009/2095(INI) INI - Procédure d'initiative	Procédure terminée
Objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018 Subject 3.20.03 Transport maritime de personnes et fret	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond		Rapporteur(e)
	TRAN Transports et tourisme		VAN DALEN Peter (ECR)
			Date de nomination 01/09/2009
			Rapporteur(e) fictif/fictive KOUMOUTSAKOS Georgios (PPE) FLECKENSTEIN Knut (S&D) SAVISAAR-TOOMAST Vilja (ALDE) BESSET Jean-Paul (Verts /ALE) TOUSSAS Georgios (GUE /NGL)
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunions	Date
	Affaires générales	2973	2009-11-16
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Mobilité et transports	KALLAS Siim	

Événements clés			
Date	Événement	Référence	Résumé
21/01/2009	Publication du document de base non-législatif	COM(2009)0008 	Résumé
22/10/2009	Annnonce en plénière de la saisine de la commission		

16/11/2009	Adoption de résolution/conclusions par le Conseil		Résumé
23/03/2010	Vote en commission		Résumé
30/03/2010	Dépôt du rapport de la commission	A7-0114/2010	
19/04/2010	Débat en plénière		
05/05/2010	Décision du Parlement	T7-0128/2010	Résumé
05/05/2010	Résultat du vote au parlement		
05/05/2010	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2009/2095(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Initiative stratégique
Base juridique	Règlement du Parlement EP 55
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/7/00992

Portail de documentation				
Parlement Européen				
Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE431.002	04/01/2010	
Amendements déposés en commission		PE438.180	03/03/2010	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A7-0114/2010	30/03/2010	
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T7-0128/2010	05/05/2010	Résumé
Commission Européenne				
Type de document	Référence		Date	Résumé
Document de base non législatif	COM(2009)0008 		21/01/2009	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2010)4415		06/09/2010	

Objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018

2009/2095(INI) - 05/05/2010 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté une résolution sur les objectifs stratégiques et les recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018, en réponse à la communication de la Commission sur le même sujet.

La résolution insiste sur l'importance du secteur du transport maritime pour l'économie européenne non seulement en tant que moyen de transport de personnes, de matières premières, de marchandises et de produits énergétiques, mais également en tant que noyau d'un pôle plus large d'activités maritimes telles que l'industrie navale, la logistique, la recherche, le tourisme, la pêche et l'aquaculture, et l'éducation. Les députés souhaitent que les politiques maritimes de l'UE soient désormais conçues à l'échelle d'une « **mer européenne unique** » et demandent à la Commission de développer une politique européenne de transport maritime au sein d'un espace maritime commun.

Marché : les députés demandent à la Commission de poursuivre sa **lutte contre les abus des pavillons de complaisance**. Les États membres sont invités à encourager l'utilisation de leur pavillon et à soutenir leurs pôles d'activité maritimes à terre, en accordant, par exemple, aux navires des avantages fiscaux.

Le Parlement est d'avis que le secteur maritime doit être soumis, en principe, à la **réglementation sur les aides d'État**. Les aides d'État doivent soutenir exclusivement les industries maritimes européennes qui ressentent l'obligation de satisfaire aux critères sociaux, de promouvoir l'emploi et de former du personnel en Europe tout en garantissant la compétitivité mondiale du transport maritime européen.

Les députés considèrent que les orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime (qui expirent en 2011) doivent être maintenues et prorogées. Ils demandent à la Commission de **présenter en 2010 les nouvelles règles annoncées en matière d'aides d'État** pour le transport maritime et de présenter les lignes directrices sur les aides d'État pour les ports.

La Commission est en outre invitée à : i) prendre en considération plus qu'auparavant, lors de la prochaine révision des orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport, le transport maritime et ses structures terrestres ; ii) encourager le transport maritime à courte distance.

Domaine social : le Parlement insiste sur le besoin de mettre en œuvre des **formations tout au long de la vie**, ainsi que des **mesures de reconversion** à destination des gens de mer et de terre à tous les niveaux, afin de renforcer les qualifications professionnelles et les compétences de la main d'œuvre. Les États membres, dans le cadre des conventions internationales, sont invités à améliorer et à moderniser les programmes déjà existant de formation.

La résolution insiste sur le fait que les **gens de mer issus de pays tiers** doivent satisfaire à des critères de formation adéquats et appelle les compagnies d'armement et les inspections nationales à garantir et contrôler que tel soit le cas. Elle invite les États membres à encourager l'emploi de gens de mer européens dans leur propre flotte et à créer des installations suffisantes pour **empêcher la migration des gens de mer hors de l'UE**.

Les députés soulignent que la dimension sociale et les **conditions de travail des marins** européens sont intimement liées à la compétitivité de la flotte européenne. Ils encouragent l'échange de bonnes pratiques en matière de conditions d'emploi et de normes sociales, ainsi que l'amélioration des conditions de vie à bord des navires, notamment en développant les technologies de l'information et de la communication, en améliorant l'accès aux soins de santé, en renforçant les normes de sécurité et la formation.

Environnement : la résolution reconnaît que des progrès considérables doivent être réalisés dans la réduction des émissions d'oxyde de soufre, d'oxyde d'azote, de particules fines (PM10) et de CO₂. Elle insiste sur le fait que ce secteur est en mesure de **contribuer à la lutte contre les émissions nocives et le changement climatique**. A cet égard, les investissements publics et privés dans la recherche et le développement se révéleront particulièrement intéressants.

Les députés soulignent que des mesures de réduction doivent être adoptées rapidement et mises en œuvre **de manière contraignante** via l'Organisation maritime internationale (OMI) afin de limiter les distorsions de concurrence, mais que cela ne doit pas empêcher l'UE de prendre des initiatives de réduction applicables aux flottes de ses États membres. Les États membres sont invités à exploiter davantage la possibilité d'établir des zones maritimes de contrôle des émissions.

Le Parlement déplore le fait que le sommet sur le changement climatique de Copenhague n'ait pas débouché sur des conclusions relatives à la réduction des émissions dans le secteur maritime, mais souligne également qu'il faut continuer à chercher des solutions internationales pour réduire les émissions. Il invite les États membres à agir afin que l'OMI reçoive un mandat pour les prochaines négociations mondiales sur le climat, avec **des objectifs chiffrés de réduction pour le transport maritime**.

La résolution appuie les mesures permettant des reports modaux en faveur du transport maritime afin de désengorger les axes routiers. Elle espère la mise en place rapide et étendue, dans le cadre de l'Union pour la Méditerranée, **d'autoroutes de la mer**. Elle s'inquiète toutefois d'un possible recul du transport maritime à courte distance au profit du transport routier comme conséquence de la limite d'émissions de soufre de 0,1% prévue à partir de 2015 dans les zones de contrôle des émissions de soufre de la mer du Nord et de la mer Baltique. La Commission est invitée à présenter une analyse d'impact à ce sujet au Parlement le plus rapidement possible, au plus tard pour la fin 2010.

Les députés considèrent que tous les modes de transport, y compris le transport maritime, doivent progressivement internaliser leurs coûts externes. Ils appellent la Commission et les États membres à chercher d'autres instruments, comme l'introduction d'une **taxe sur le combustible de soute** ou le concept des « **ports écologiques** » dans lesquels les bateaux propres ont la priorité et/ou paient moins de taxes portuaires. Ils insistent pour que la Commission, dans le cadre de sa politique de recherche et de développement, donne la priorité à l'innovation en matière de **technologies renouvelables**, tels que le solaire et l'éolien, pour l'équipement des navires.

Sécurité : le Parlement se félicite de l'adoption du troisième paquet législatif sur la sécurité maritime et invite les États membres à le mettre rapidement en pratique. Il soutient la modification du memorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port, qui remplace le contrôle régulier par un **contrôle basé sur les risques**, afin de cibler effectivement les navires qui présentent toute une série de manquements. Les députés plaident également pour un contrôle rigoureux de la construction, notamment de la **qualité de l'acier utilisé**, ainsi que de la conception et de l'entretien des bateaux.

La résolution appelle les inspections nationales à collaborer plus étroitement lors de l'échange de données sur les navires et les cargaisons afin de réduire les charges réglementaires mais d'accroître l'efficacité des contrôles. Elle réclame la mise en place rapide d'un **système intégré de gestion de l'information** en utilisant les ressources déjà disponibles, en particulier SafeSeaNet. La Commission est invitée à mettre rapidement en œuvre un système de surveillance transfrontalière et transsectorielle sur l'ensemble du territoire de l'UE.

Conscients du danger que représentent les actes de **piraterie en mer**, notamment dans la région de la Corne de l'Afrique et dans les eaux au large de la Somalie, les députés demandent à tous les armateurs de s'associer aux initiatives publiques susceptibles de les protéger contre les pirates, sur le modèle d'Atalante, première opération navale fructueuse menée par l'UE.

La résolution souligne que le transport maritime est un secteur mondial et que **les accords en la matière doivent être conclus de préférence à l'échelle mondiale**. Les États membres devraient dès lors fournir davantage d'efforts afin de ratifier et d'appliquer les conventions de l'OMI qu'ils ont signées.

Les députés insistent enfin sur le besoin **d'accélérer la modernisation et l'augmentation des capacités des infrastructures portuaires** en prévision de la hausse attendue du volume des marchandises transportées par voie maritime. Ils rappellent qu'à cette fin des investissements massifs devront être réalisés et qu'ils devront respecter des règles de financement permettant d'assurer une concurrence loyale entre les ports européens. La Commission est invitée à veiller à ce que le cadre réglementaire soit cohérent à cet égard.

Objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018

2009/2095(INI) - 21/01/2009 - Document de base non législatif

OBJECTIF : présenter les principaux objectifs stratégiques du système de transport maritime européen jusqu'en 2018 et répertorier les domaines d'action clés où une intervention de l'UE renforcera la compétitivité du secteur tout en améliorant sa performance environnementale.

CONTEXTE : le transport maritime et tous les secteurs connexes ont été l'un des éléments essentiels de la croissance économique et de la prospérité de l'Europe pendant toute son histoire. Ils apportent un soutien essentiel à l'économie et aux entreprises d'Europe pour participer à la concurrence mondiale et ils constituent une importante source de revenus et d'emplois en Europe. L'Europe joue un rôle majeur dans le monde du transport maritime actuel, où 41% de la flotte mondiale (selon le tonnage de port en lourd) est aux mains de compagnies européennes.

80% des marchandises transportées dans le cadre du commerce mondial sont acheminées par mer, tandis que le transport maritime à courte distance absorbe 40% du fret intra-européen. Avec plus de 400 millions de passagers maritimes transitant chaque année par les ports européens, le transport maritime a aussi une incidence directe sur la qualité de vie des citoyens, qu'il s'agisse de touristes ou d'insulaires et d'habitants de régions périphériques.

Toutefois, à la fin de 2008, la crise financière qui touche l'économie réelle se fait également sentir dans ce secteur. **Une stratégie appropriée est indispensable pour assurer le maintien de la performance du système de transport maritime de l'UE** et sa contribution à la reprise de l'économie mondiale.

CONTENU : la présente communication s'inscrit dans le contexte plus large de la politique des transports de l'UE («[Pour une Europe en mouvement: une politique des transports pour la mobilité durable](#)») et de la politique maritime intégrée de l'UE (le «[Livre bleu](#)»). Elle vise aussi à soutenir d'autres politiques connexes de l'UE, en matière d'énergie et de protection de l'environnement. Elle résulte d'un dialogue permanent avec les experts des États membres, des conseils indépendants fournis par un groupe de professionnels expérimentés du transport maritime, et d'une étude approfondie des tendances et des indices de changement dans le secteur du transport maritime.

Les options proposées reposent sur une approche intégrée de la politique maritime et sont fondées sur les valeurs clés du développement durable, de la croissance économique et de l'ouverture des marchés dans un cadre de concurrence loyale et de normes environnementales et sociales élevées. Les avantages exposés dans cette vision devraient dépasser les frontières de l'Europe et s'étendre à la totalité du monde maritime, y compris les pays en développement.

Les principales questions abordées sont les suivantes :

1°) Le transport maritime européen et la mondialisation des marchés : les pavillons européens restent confrontés à une concurrence acharnée de la part des registres de pays tiers. Souvent, **les concurrents étrangers bénéficient d'avantages appréciables sous la forme d'un soutien de la part des pouvoirs publics**. Dans le cadre de la crise économique actuelle, d'autres facteurs tels que les mesures commerciales protectionnistes prises par des pays tiers, la volatilité des marchés de l'énergie pourraient provoquer une délocalisation hors de l'UE des centres de décision du transport maritime et du secteur d'activité lui-même.

Les conclusions de l'exercice d'évaluation stratégique effectué par la Commission montrent qu'il est d'un intérêt crucial pour l'Union européenne :

- d'établir et de maintenir des conditions de concurrence stables et prévisibles au niveau mondial pour le transport maritime et les autres secteurs d'activité maritime;
- de maintenir et, le cas échéant, d'améliorer, un cadre clair et concurrentiel pour la taxation au tonnage, l'imposition des revenus et les aides d'État à l'échelon de l'UE ;
- d'agir de manière déterminée pour soutenir des conditions équitables d'exercice du commerce maritime international et d'accès aux marchés ;
- de collaborer pour instaurer des conditions de concurrence équitables dans le secteur par le respect universel de règles adoptées à l'échelon international ;
- que la Commission joue un rôle moteur dans la promotion de l'harmonisation à l'échelle mondiale des règles de concurrence matérielles ;
-

de se pencher sur la question de l'équilibre délicat du cadre international qui régit les droits et responsabilités des nations en tant qu'État du pavillon, équilibre mis à l'épreuve par l'intensification de la mondialisation.

2°) Ressources humaines, compétences et savoir-faire maritimes : quelque 70% des emplois liés au transport maritime sont des emplois à terre, de qualité et à forte intensité de connaissance. **La pénurie croissante de professionnels de la mer** fait courir le risque de perdre la masse critique de ressources humaines qui maintient la compétitivité des secteurs d'activité européens touchant à la sphère maritime en général. L'UE a donc un intérêt fondamental à mettre en valeur l'attrait des professions maritimes :

- adopter des mesures positives favorisant des perspectives de carrière complète dans les pôles d'activité touchant à la sphère maritime ;
- rehausser l'image du transport maritime et des carrières en mer, faciliter la mobilité de la main-d'œuvre dans les secteurs maritimes dans toute l'Europe et encourager les bonnes pratiques dans les campagnes de promotion et de recrutement ;
- soutenir le travail mené par l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Organisation internationale du travail (OIT) sur le traitement équitable des gens de mer ;
- encourager une meilleure utilisation des technologies de l'information et des communications (TIC) pour améliorer la qualité de vie en mer ;
- mettre en œuvre des mesures de simplification pour réduire la charge administrative incombant aux capitaines de navire et au personnel d'encadrement à bord des navires ;
- mettre en place **un cadre pour l'éducation et la formation des équipages**, en adoptant des mesures destinées notamment à : i) assurer le respect strict des exigences internationales et communautaires au titre de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) par tous les pays qui délivrent des brevets d'aptitude aux gens de mer ; ii) promouvoir la coopération entre les établissements de formation maritime européens ; iii) mise en place de «certificats d'excellence maritime» ; iv) créer, pour la formation des officiers, un système du type «Erasmus ».

En ce qui concerne **les conditions de travail**, la première priorité de l'Union européenne est de faire en sorte que la mise en œuvre de la convention du travail maritime de 2006 de l'OIT (CTM) améliore les conditions de vie et de travail à bord des navires. L'action de l'UE et de ses États membres devrait viser à faire en sorte que les États membres ratifient rapidement la CTM de 2006 (voir [CNS/2006/0103](#) et [RSP/2008/2660](#)).

3°) Un transport maritime de qualité, un avantage concurrentiel essentiel : d'ici à 2018, la flotte mondiale pourrait compter quelque 100.000 navires en activité, contre 77.500 en 2008. En volume, la capacité totale devrait dépasser les 2.100 millions tpl en 2018 (contre 1.156 millions tpl en 2008). Dans ce contexte, la Commission insiste sur :

- **l'amélioration du respect de l'environnement** : la Commission, les États membres et le secteur maritime européen devraient collaborer pour progresser vers l'objectif à long terme d'un **transport maritime sans déchets ni émissions**. À cette fin, les principales priorités devraient être les suivantes : i) une approche globale et cohérente de la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime international ; ii) assurer un «bon état écologique» des eaux marines d'ici à 2020 ; iii) renforcer la législation de l'UE en ce qui concerne les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison ; iv) donner suite aux propositions de la Commission concernant une stratégie de l'Union européenne pour l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires ; v) réduire les émissions d'oxydes de soufre et d'oxydes d'azote des navires ; vi) relancer la campagne de la Commission pour un transport maritime de qualité dans ce cadre ; vii) promouvoir un système européen de gestion environnementale pour le transport maritime ;
- **la sécurité du transport maritime**. Au cours des années à venir, l'UE et les États membres devraient en priorité : i) faire respecter les règles de l'UE et internationales existantes et assurer la mise en œuvre rapide des mesures prévues dans le 3e paquet sur la sécurité maritime ; ii) réviser le mandat et le fonctionnement de l'Agence européenne pour la sécurité maritime ; iii) renforcer la coopération internationale avec les partenaires de l'UE dans les domaines du commerce et du transport maritime ; iv) assurer l'application systématique des «directives sur le traitement des personnes secourues en mer» de l'OMI ; v) parvenir à un accord sur un cadre international efficace régissant la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et dangereuses ; vi) faire en sorte que, d'ici à 2012 au plus tard, tous les États membres de l'UE figurent sur la «liste blanche» du Mémoire d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port ;
- **la sûreté du transport maritime** : la menace d'actes terroristes, les actes de piraterie et les attaques à main armée en mer continuent à susciter de graves préoccupations. Les incidents impliquant des contrebandiers, des trafiquants et des passagers clandestins constituent une difficulté supplémentaire. Le défi consiste à achever le travail déjà entrepris pour **établir un cadre complet de mesures de sûreté fondé sur la prévention, la capacité de réaction et la capacité d'adaptation**. Il devrait en résulter une véritable «culture de la sûreté», qui ferait partie intégrante du transport maritime et activités portuaires de qualité. À cet égard, la priorité la plus urgente est de protéger les marins, les pêcheurs et les passagers des navires croisant au large de la côte somalienne, dans le golfe d'Aden ou dans toute autre région du monde qui serait exposée à de telles menaces à l'avenir ;
- **la surveillance maritime** : d'ici à 2018, il convient de renforcer les capacités du système de transport maritime de l'UE en mettant en place **un système intégré de gestion de l'information**, permettant d'identifier, contrôler, suivre et signaler tous les navires en mer et sur les voies navigables intérieures à destination et au départ de ports européens et transitant par les eaux de l'UE ou à proximité immédiate de celles-ci. Dans un cadre plus large, en s'appuyant sur les ressources déjà disponibles telles que AIS, LRIT, *SafeSeaNet* ou *CleanSeaNet*, ou celles en cours de développement comme Galileo et GMES, l'UE devrait promouvoir la **création d'une plateforme** destinée à assurer la convergence des technologies basées en mer, à terre et dans l'espace, l'intégrité des applications et la gestion et le contrôle appropriés de l'information selon le principe du «besoin d'en connaître» ;
- **la sécurité énergétique de l'UE** : le transport maritime joue un rôle essentiel dans la sécurité énergétique de l'Europe. Il est considéré comme un élément de la stratégie de diversification des sources et des voies d'acheminement d'énergie adoptée par l'UE. Le pétrole est transporté à 90% par mer et le gaz naturel est de plus en plus transporté sous forme liquéfiée (GNL) par méthanier. De nombreux autres produits énergétiques sont également transportés par mer. Ainsi que cela a été souligné notamment lors de la [deuxième analyse stratégique de la politique énergétique](#), les infrastructures GNL sont essentielles pour introduire plus de souplesse dans l'approvisionnement en gaz au sein du marché intérieur de l'énergie.

4°) Collaboration à l'échelon international : l'Union européenne s'est engagée de longue date à promouvoir la qualité et une concurrence ouverte et loyale dans le transport maritime. La Commission et les États membres sont bien placés pour mettre en place un cadre réglementaire international complet pour le transport maritime, permettant de relever les défis du XXIe siècle : une action concertée à l'échelon européen est cruciale **dans**

plusieurs enceintes, par exemple en ce qui concerne la gouvernance (Convention des Nations unies sur le droit de la mer), le commerce international (OMC et dialogues et accords bilatéraux en matière de transport maritime, CNUDCI), la sécurité, la sûreté et la protection de l'environnement (OMI), le travail (OIT) ou les douanes (OMD).

Les efforts de coopération internationale de l'UE devraient conduire en priorité à la **mise en place d'un mécanisme pour assurer le respect effectif des règles adoptées à l'échelon international par tous les États pavillons et États côtiers du monde**.

5°) Transport maritime à courte distance : d'ici à 2018, le transport maritime dans l'UE-27 devrait passer de 3,8 milliards de tonnes en 2006 à quelque 5,3 milliards de tonnes. Le transport de passagers, notamment par transbordeurs et navires de croisière, va également se développer. Il faudra assurer la continuité territoriale, la cohésion régionale et l'application de normes de qualité au profit des passagers maritimes. À cet égard, les principales priorités devraient être les suivantes:

- établir un véritable «espace européen du transport maritime sans frontières» ;
- mettre en œuvre les mesures annoncées dans la [communication sur une politique portuaire européenne](#) ;
- garantir les conditions adéquates pour attirer des flux d'investissement vers le secteur portuaire ;
- généraliser le recours à des procédures accélérées, réduisant considérablement les délais globaux de réalisation ;
- publier des orientations concernant l'application de la législation environnementale communautaire dans le cas de l'aménagement des ports ;
- renforcer la stratégie de l'UE pour assurer le déploiement complet des projets d'autoroutes de la mer ;
- soutenir les projets du réseau transeuropéen de transport (Marco Polo) ;
- faciliter de meilleures liaisons avec les îles et les transports de passagers sur longue distance à l'intérieur de l'UE ;
- examiner les instruments économiques (tels que les taxes, redevances ou systèmes d'échange de droits d'émission) en encourageant les usagers à recourir aux solutions de transport maritime à courte distance pour remédier à l'engorgement des réseaux routiers ;
- traiter la question des droits des passagers pour les usagers des services de transbordeurs et de croisière en Europe.

6°) L'Europe à la pointe de la recherche et de l'innovation dans le domaine maritime au niveau mondial. Les secteurs maritimes européens devraient tirer parti des efforts de RDT considérables déployés au titre des programmes cadres de recherche successifs et d'autres activités de l'UE: i) concevoir de nouveaux modèles de navires et d'équipements pour améliorer la sécurité et la performance environnementale ; ii) développements technologiques et formules logistiques avancées maximisant l'efficacité de l'ensemble de la chaîne de transport grâce au transport maritime à courte distance et à la navigation intérieure ; iii) outils TIC d'inspection et de contrôle appropriés, également liés à la surveillance ; iv) déploiement de services «e-maritimes» aux échelons européen et mondial.

La Commission a l'intention de poursuivre un dialogue constructif avec toutes les parties concernées en vue d'entreprendre des actions pour la mise en œuvre pratique des mesures recensées dans la présente évaluation stratégique.

Objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018

2009/2095(INI) - 16/11/2009

Le Conseil a adopté les conclusions suivantes sur la politique maritime intégrée :

- il salue le vif intérêt que les États membres portent à la gouvernance maritime intégrée, et invite les États membres et la Commission à continuer de mettre en œuvre et à approfondir une stratégie globale pour la croissance, l'emploi et la viabilité en ce qui concerne les océans, les mers et les régions côtières d'Europe, en tenant dûment compte des principes de subsidiarité et de proportionnalité et en continuant à associer activement les parties concernées ;
- il considère que la [directive-cadre « stratégie pour le milieu marin »](#), dont le principe fondamental est l'application à la gestion des activités humaines d'une démarche fondée sur la notion d'écosystèmes, est la base sur laquelle toutes les activités maritimes peuvent être développées plus efficacement. Le Conseil souligne qu'il est nécessaire d'intégrer l'utilisation durable des biens et des services marins par les générations actuelles et futures dans le processus de décision ;
- il salue la poursuite de la mise en œuvre de la stratégie européenne pour la recherche marine et maritime, qui vise à créer un socle de connaissances pour l'application de la politique maritime intégrée, et souligne qu'il conviendrait d'encourager l'innovation en déterminant la valeur économique des biens et des services marins, y compris les services écosystémiques, en élaborant des technologies océaniques de base et en envisageant d'éventuels débouchés futurs liés aux pôles d'activités maritimes ;
- il souhaite que le dialogue et la coopération se poursuivent afin d'améliorer la gouvernance de l'espace marin et des zones côtières dans la région méditerranéenne, en prenant en considération ses sous-régions. Le Conseil qu'il est nécessaire d'engager rapidement, en tant que de besoin et le cas échéant, un dialogue avec les voisins méditerranéens de l'UE sur ce sujet, en tenant compte de la convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM). Il la poursuite du dialogue afin de renforcer la coopération fondée sur la synergie de la mer Noire et sa contribution à la politique maritime intégrée ;
- il demande que se poursuive l'élaboration des approches stratégiques relatives à des bassins maritimes régionaux où il existe une demande et une perspective de valeur ajoutée manifeste, notamment en définissant des projets pilote en la matière et en recherchant également des synergies avec d'autres instruments et sources de financement de l'UE, tels que la politique de cohésion, la politique européenne de voisinage et les relations extérieures, ainsi qu'avec la dimension régionale de la mise en œuvre de la directive-cadre « stratégie pour le milieu marin » ;
- il note avec satisfaction que plusieurs États membres proposent d'organiser la conférence des parties concernées à l'occasion de la Journée européenne de la mer à partir de 2011, et encourage les gouvernements des États membres et les parties concernées à organiser en parallèle des événements décentralisés pour célébrer la Journée européenne de la mer dans toute l'Europe.

Le Conseil invite la Commission à :

- rendre compte des résultats du débat relatif à la feuille de route pour la planification de l'espace maritime et à présenter au début de l'année 2010 des initiatives visant à encourager la mise au point et l'utilisation d'une planification de l'espace maritime fondée sur une approche écosystémique ;
- présenter des propositions relatives à la gouvernance de la recherche marine et maritime en vue d'assurer une meilleure utilisation des connaissances scientifiques par les décideurs et de veiller à un développement coordonné et dans la durée des infrastructures de recherche marine au niveau de l'UE;
- préciser l'action qu'elle compte mener en matière de politique maritime intégrée en 2010, compte tenu des présentes conclusions, une attention renouvelée étant notamment portée à la croissance économique, à l'emploi et à l'innovation durables, dans le respect de l'efficacité, dans le cadre de la consultation avec les États membres et les parties concernées;
- présenter les propositions nécessaires en vue du financement de mesures relevant de la politique maritime intégrée dans le cadre financier actuel, afin qu'elles puissent entrer en vigueur d'ici 2011 ;
- présenter un rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre de la politique maritime intégrée en temps voulu pour le Conseil européen de la fin de 2012 ;
- examiner les possibilités qu'offrirait la poursuite d'une approche intégrée des affaires maritimes et les synergies qu'elle pourrait permettre d'établir.