

Informations de base

<p>2010/2040(INI)</p> <p>INI - Procédure d'initiative</p>	<p>Procédure terminée</p>
<p>Politique maritime intégrée - Évaluation des progrès réalisés et nouveaux défis</p> <p>Voir aussi 2008/2009(INI)</p> <p>Subject</p> <p>3.15 Politique de la pêche 3.20.03 Transport maritime de personnes et fret 3.20.03.01 Sécurité maritime 3.70.05 Pollution marine et côtière, pollution par les navires et les hydrocarbures 4.70.05 Coopération régionale, coopération transfrontalière</p>	

Acteurs principaux

<p>Parlement européen</p>	<p>Commission au fond</p>	<p>Rapporteur(e)</p>	<p>Date de nomination</p>
	<p>TRAN Transports et tourisme</p>	<p>MEISSNER Gesine (ALDE)</p>	<p>25/01/2010</p>
		<p>Rapporteur(e) fictif/fictive</p> <p>KOUMOUTSAKOS Georgios (PPE)</p> <p>FLECKENSTEIN Knut (S&D)</p> <p>TAYLOR Keith (Verts/ALE)</p> <p>ZĪLE Roberts (ECR)</p>	
	<p>Commission pour avis</p>	<p>Rapporteur(e) pour avis</p>	<p>Date de nomination</p>
	<p>AFET Affaires étrangères</p>	<p>La commission a décidé de ne pas donner d'avis.</p>	
	<p>ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire</p>	<p>La commission a décidé de ne pas donner d'avis.</p>	
	<p>ITRE Industrie, recherche et énergie</p>	<p>La commission a décidé de ne pas donner d'avis.</p>	
	<p>REGI Développement régional</p>	<p>STAVRAKAKIS Georgios (S&D)</p>	<p>18/03/2010</p>

	PECH Pêche (Commission associée)	ANTINORO Antonello (PPE)	27/01/2010
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Affaires maritimes et pêche	DAMANAKI Maria	







Evénements clés			
Date	Evénement	Référence	Résumé
15/10/2009	Publication du document de base non-législatif	COM(2009)0540 	
11/03/2010	Annnonce en plénière de la saisine de la commission		
20/05/2010	Annnonce en plénière de la saisine des commissions associées		
28/09/2010	Vote en commission		Résumé
05/10/2010	Dépôt du rapport de la commission	A7-0266/2010	
21/10/2010	Décision du Parlement	T7-0386/2010	Résumé
21/10/2010	Résultat du vote au parlement		
21/10/2010	Débat en plénière		
21/10/2010	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2010/2040(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Rapport d'initiative
Modifications et abrogations	Voir aussi 2008/2009(INI)
Base juridique	Règlement du Parlement EP 55
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/7/02394

Portail de documentation				
Parlement Européen				
Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE442.886	03/06/2010	
Amendements déposés en commission		PE445.744	15/07/2010	

Avis de la commission	PECH	PE442.865	19/07/2010	
Avis de la commission	REGI	PE442.787	27/07/2010	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A7-0266/2010	05/10/2010	
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T7-0386/2010	21/10/2010	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document annexé à la procédure	COM(2009)0466 	11/09/2009	Résumé
Document annexé à la procédure	COM(2009)0536 	15/10/2009	Résumé
Document annexé à la procédure	COM(2009)0538 	15/10/2009	Résumé
Document de suivi	COM(2009)0540 	15/10/2009	Résumé
Document de base non législatif	COM(2012)0491 	11/09/2012	Résumé
Document de suivi	SWD(2012)0255 	11/09/2012	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	IT_SENATE	COM(2009)0466	11/05/2010	

Politique maritime intégrée - Évaluation des progrès réalisés et nouveaux défis

2010/2040(INI) - 15/10/2009

OBJECTIF : présentation du rapport de la Commission sur l'état d'avancement de la politique maritime intégrée (PMI).

CONTENU : lors de l'approbation de la PMI et du livre bleu, le Conseil européen du 14 décembre 2007 a demandé à la Commission de présenter, dans les deux ans, un rapport sur les réalisations de la politique. Le présent rapport résume ces réalisations et fixe le cap de la prochaine étape de la PMI. Il met aussi en évidence la manière dont la concertation dans la définition des politiques relatives à la mer, à l'activité maritime et aux zones côtières peut aider à relever les défis posés par la crise économique actuelle et par la nécessité de prendre des mesures décisives face aux changements climatiques et à la dégradation de l'environnement.

Le livre bleu d'octobre 2007 a établi un plan d'action ambitieux. **La mise en œuvre du plan d'action a progressé de façon satisfaisante.** Parmi les 65 actions prévues par le plan, 56 ont été lancées ou ont été réalisées (la plupart sous la forme d'actes de la Commission ou du Conseil). 9 actions ont fait l'objet d'initiatives diverses, même si aucun document formel n'a encore été adopté. À l'issue de la première étape, la Commission et les États membres concentrent à présent leurs efforts sur la mise en œuvre efficace des actions sur le terrain, complétées si nécessaire par des activités dans l'ensemble des domaines pertinents.

Le livre bleu et le plan d'action ont vu le jour dans un climat économique radicalement différent. La crise n'a pas épargné l'économie maritime touchée par la baisse des revenus et de l'activité. Outre les résultats obtenus jusqu'à ce jour, le présent document définit les actions futures à entreprendre en vue de permettre l'exploitation de l'indéniable potentiel de nos océans, mers et régions côtières, ainsi que de résoudre les problèmes économiques que connaissent les secteurs d'activité maritimes.

Le rapport conclut que ces deux dernières années ont démontré que **la PMI était très prometteuse** et qu'elle contribuait fortement à la croissance, à l'emploi et à la préservation de l'environnement, dans les zones côtières et au-delà de celles-ci. Bien qu'elle soit récente, **cette nouvelle politique européenne a déjà changé la façon dont l'Europe gère ses richesses maritimes et côtières**. Il est essentiel de maintenir cet élan et d'apporter des réponses aux défis fondamentaux à moyen et à long terme, posés par la protection de l'environnement, la croissance économique et le bien-être.

Selon la Commission, la meilleure façon d'atteindre ces objectifs est **d'allier 6 stratégies d'évolution** :

1) La gouvernance maritime intégrée doit continuer à être renforcée : les progrès enregistrés ces dernières années doivent être transformés en structures intégrées efficaces à tous les niveaux d'administration. Les institutions, les États membres et les régions côtières de l'UE ont une responsabilité particulière dans l'intégration politique en amont et dans l'adoption de programmes cohérents et communs dans les affaires maritimes, tout en continuant à lutter contre la vision d'une politique sectorielle isolée qui prévaut. La participation des parties prenantes dans l'élaboration de la politique maritime devrait être intégrée de manière plus permanente au sein de structures de gouvernance. C'est pour cette même raison qu'il y a lieu de soutenir la création d'une plateforme intersectorielle où aurait lieu le dialogue entre les parties prenantes sur les affaires maritimes.

2) Les instruments d'une politique intersectorielle : ils revêtent la plus grande importance du point de vue du développement économique, de la surveillance de l'environnement, de la sûreté, de la sécurité et du respect de la loi dans les mers et les océans Europe. La planification de l'espace maritime associée à une meilleure connaissance du milieu marin peut libérer d'importants investissements économiques et améliorer considérablement la gestion de nos espaces maritimes, tout en protégeant leurs écosystèmes. Il faut que cela devienne un instrument pratique utilisé à tous les niveaux de gouvernance pertinents, notamment en association avec les mécanismes appropriés permettant de garantir un processus décisionnel commun sur les investissements transfrontaliers.

L'intégration de la surveillance maritime peut influencer la façon dont les autorités nationales réalisent des objectifs clés tels que la lutte contre l'immigration clandestine, la protection de la navigation commerciale et la protection des ressources naturelles. Les États membres et la Commission devront continuer à travailler ensemble sur ces objectifs afin que les processus initiés au cours de ces deux dernières années portent leurs fruits.

3) La définition des limites de la viabilité des activités humaines ayant une influence sur le milieu marin pour les prochaines années dans le cadre de la [directive-cadre «stratégie pour le milieu marin»](#) offrira une vision claire et permettra la mise en place d'une plateforme pour mieux développer toutes les activités maritimes. C'est pourquoi la mise en œuvre de cette directive restera un objectif clé de la PMI, qui devrait également renforcer à cet égard la coopération entre tous les secteurs et les services concernés, y compris, entre autres, entre les sciences marines et la politique relative au milieu marin.

4) Les stratégies des bassins maritimes : elles sont essentielles et permettent d'adapter les priorités et les instruments de la politique aux spécificités géographiques, économiques et politiques de chaque grande région maritime. La coopération avec et entre les États membres et les régions partageant un bassin maritime est un élément clé de la réussite et devrait, lorsque cela est nécessaire, être accompagnée d'un dialogue avec les pays tiers qui partagent un bassin maritime avec l'UE. Une action au niveau des sous-bassins peut aussi être utile et fournir des exemples positifs et des exemples de meilleures pratiques.

5) La dimension internationale de la PMI : l'Europe a un rôle moteur à jouer dans l'amélioration de la gouvernance maritime au niveau mondial, comme elle l'a fait dans le domaine de la piraterie ou des pratiques de pêche destructrices. La Commission compte renforcer le dialogue avec un nombre limité de partenaires maritimes importants, ainsi que sa participation à des instances internationales et à des procédures informelles.

6) Se concentrer sur la croissance économique, l'emploi et l'innovation durables : l'UE devrait à l'avenir explorer les synergies entre la politique énergétique européenne et la PMI, promouvoir la production d'énergie en mer, notamment des formes d'énergie renouvelable et choisir la mer pour le transport d'énergie par des conduites, des réseaux souterrains et des navires. Il y aura lieu également d'associer davantage la politique de l'UE en matière de changement climatique à la PMI, en mettant au point une stratégie d'adaptation des zones maritimes et côtières aux changements climatiques en vue de protéger les infrastructures côtières et la biodiversité marine.

L'UE devra par ailleurs assurer une meilleure promotion du transport maritime afin de favoriser la co-modalité, de mettre en œuvre le concept d'autoroutes de la mer et d'améliorer le programme du transport maritime de courte distance de l'UE.

Il sera nécessaire de trouver les voies et les moyens pour stimuler davantage l'emploi et les investissements maritimes dans le transport maritime européen, tout en soutenant fermement le concept de navires «propres». Dans le secteur de la construction navale, l'UE continuera d'apporter un soutien majeur à l'innovation et à la recherche en faveur de navires à très faible émission, voire à zéro émission.

Enfin, dans le cadre de sa réflexion globale sur les prochaines perspectives financières, la Commission cherche à déterminer quels financements seront nécessaires pour les futures actions liées à la PMI.

La Commission compte présenter, en 2010 et après des consultations avec les parties prenantes, un document qui détaillera les projets et les initiatives visant à développer les six stratégies d'évolution ci-dessus.

Politique maritime intégrée - Évaluation des progrès réalisés et nouveaux défis

2010/2040(INI) - 15/10/2009 - Document annexé à la procédure

La présente communication de la Commission concerne le développement de la **dimension internationale de la politique maritime intégrée (PMI) de l'Union européenne**. Elle souligne que si l'on veut que la PMI soit un succès, il est nécessaire de dépasser la dimension européenne. En effet, parmi les défis les plus urgents nécessitant une approche intégrée, nombreux sont ceux qui ne peuvent être efficacement résolus sans une coopération

internationale. Il en va ainsi pour les **défis dont la dimension est clairement mondiale**, tels que le changement climatique, la perte de biodiversité, l'utilisation durable des ressources marines, la concurrence loyale dans les secteurs du transport maritime et de la construction navale et la promotion de conditions de travail décentes dans ces secteurs.

S'agissant des défis relatifs aux mers régionales adjacentes à l'UE, la Commission a déjà défini, ou le fera sous peu, dans des communications spécifiques, sa vision concernant les mesures à prendre. La présente communication complète cette approche régionale en explorant les modalités d'extension de la PMI dans un cadre international plus vaste. Elle envisage **la création d'un cadre communautaire pour une approche intégrée mondiale des affaires maritimes**. Elle met en évidence les possibilités de renforcement à un niveau multilatéral de l'autorité de l'UE en tant que puissance maritime internationale.

Plus la mondialisation progresse, plus les écosystèmes marins sont sollicités. La Commission estime que si l'on veut surmonter les tensions potentiellement créées par cette situation, il est nécessaire que les règles du jeu soient clairement définies, explicitement partagées et facilement applicables. La **convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) de 1982** reste la référence dans ce domaine, à laquelle vient s'ajouter l'accord des Nations Unies sur les stocks de poisson dans le domaine de la pêche.

La Commission souligne que l'application d'une approche intégrée aux affaires maritimes devient peu à peu incontournable en matière de gouvernance maritime autour du monde. La politique maritime intégrée de l'UE fait de cette dernière un précurseur dans ce domaine. Toutefois, afin de tirer avantage de cette position et de recueillir tous les bénéfices de sa propre politique intégrée, **l'Union doit maintenir et renforcer son influence dans les débats internationaux**. Elle doit donc soutenir et encourager l'adoption généralisée de principes, d'instruments et de procédures conformes à la PMI, sur la base d'une **approche écosystémique**.

L'UE doit, en particulier:

- **renforcer son rôle en tant qu'acteur mondial** au travers d'une participation renforcée et plus unifiée aux instances internationales, dans le respect du principe d'unité de la représentation extérieure de l'UE;
- **promouvoir l'adhésion à la CNUDM** au niveau mondial;
- instaurer par consentement mutuel des **dialogues de haut niveau** sur les affaires maritimes avec les partenaires clés, garantissant les synergies avec les dialogues sectoriels existants dans d'autres domaines d'intervention;
- poursuivre le **dialogue sur la PMI sur une base bilatérale** au moyen des instruments de la politique européenne de voisinage et du dialogue multilatéral au niveau des bassins maritimes dans les cadres existants (par exemple, l'Union pour la Méditerranée, la Dimension septentrionale, la synergie de la mer Noire), en partageant les meilleures pratiques relatives à la mise en œuvre des instruments de la PMI avec ses voisins et en les encourageant à utiliser ces instruments;
- continuer à œuvrer pour **donner plus d'importance aux océans et aux côtes dans le programme de lutte contre le changement climatique** et à aider les États côtiers et insulaires dans ce domaine, conformément aux initiatives et aux stratégies de coopération au développement de l'Union ;
- continuer à soutenir une **approche intégrée en matière de conservation et d'exploitation durable de la biodiversité marine**, notamment dans les zones ne relevant pas des juridictions nationales, y compris pour l'établissement de zones marines protégées;
- poursuivre sa coopération avec l'OIT afin de promouvoir des **conditions de travail décentes** dans le secteur maritime;
- poursuivre ses actions visant à garantir la liberté, la sécurité et la sûreté de la navigation, notamment les **actions contre la piraterie**;
- poursuivre et renforcer la coopération en matière **d'activités de recherche avec les pays tiers** afin d'améliorer la participation à des programmes de recherche internationaux à grande échelle et avec des pays voisins de l'UE afin de définir des stratégies régionales communes pour la recherche marine;
- garantir la **cohérence** entre les activités de différentes organisations, notamment dans les domaines de la pêche, de l'environnement et du transport;
- encourager **l'OCDE** à mettre en place une structure permettant l'échange des meilleures pratiques en matière d'approche intégrée des affaires maritimes;
- élaborer des **stratégies pour tous les bassins maritimes partagés pertinents**.

La Commission invite le Conseil, le Parlement européen, le Comité économique et social européen et le Comité des régions à approuver les objectifs établis et les actions proposées par la Commission dans la présente communication et à soutenir et promouvoir l'approche qui y est définie.

Politique maritime intégrée - Évaluation des progrès réalisés et nouveaux défis

2010/2040(INI) - 15/10/2009 - Document annexé à la procédure

La présente communication de la Commission traite de l'intégration de la surveillance maritime et en particulier de **la création d'un environnement commun de partage de l'information pour le domaine maritime de l'UE**. La finalité de l'intégration de la surveillance maritime est de faire un état des lieux des activités en mer ayant une incidence sur la sûreté et la sécurité maritimes, sur le contrôle des frontières, sur le milieu marin, sur le contrôle des pêches, sur les intérêts commerciaux et économiques de l'Union européenne ainsi que sur l'application de la législation générale et sur la défense, afin de faciliter la prise de décisions appropriées.

Il est à l'évidence nécessaire de mettre en commun les informations relatives à la surveillance maritime. Les différentes autorités sectorielles chargées du contrôle et de la surveillance des activités en mer collectent des données et des informations opérationnelles à partir desquelles elles produisent, pour leur propre usage, la représentation la plus fidèle qui soit de la connaissance de la situation maritime. Faute d'échange de données, nombre de communautés d'utilisateurs n'ont pas accès aux informations complémentaires recueillies par les autres utilisateurs sectoriels et n'ont encore qu'une image lacunaire de cette connaissance. En développant les moyens nécessaires à l'échange de ces données et de ces informations, il sera possible d'affiner la perception globale de la situation des différents utilisateurs et d'améliorer le rapport coût-efficacité dans ce domaine.

La communication a pour objectif d'exposer les principes directeurs qui régissent la création d'un environnement commun de partage de l'information pour le domaine maritime de l'UE et de donner le coup d'envoi au processus qui conduira à sa mise en place. Pour y parvenir, il conviendra de renforcer la coordination et la cohérence entre la Commission européenne, les États membres et les interlocuteurs que le secteur européen de la défense aura éventuellement désignés à cet effet.

Le document énumère les problèmes qui se posent actuellement dans la perspective de la création d'un environnement commun de partage des informations pour le domaine maritime de l'UE. **Les défis à relever** sont les suivants : i) multiplicité des communautés d'utilisateurs et d'opérateurs ; ii) diversité des cadres juridiques ; iii) menaces transfrontalières ; iv) dispositions juridiques particulières en matière de traitement des données à caractère personnel, confidentielles et classifiées. La création d'un environnement commun de partage de l'information devra se traduire par les avantages suivants: i) interopérabilité, de façon à permettre l'échange d'informations entre les systèmes sectoriels ; ii) amélioration de la connaissance de la situation au sein de l'Union européenne et dans les États membres ; iii) efficacité ; iv) subsidiarité.

La communication expose **les principes directeurs** qui doivent régir la création d'un environnement commun de partage de l'information et formule des recommandations pour leur mise en œuvre.

Principe n° 1: Une approche pour relier entre elles les différentes communautés d'utilisateurs : l'environnement commun devra permettre aux autorités des États membres de tirer le meilleur parti des informations relatives à la surveillance maritime. Il conviendra d'arrêter des règles et des normes au niveau communautaire afin d'optimiser les échanges d'informations entre les différentes communautés d'utilisateurs. Chacune de ces communautés devra avoir la possibilité de fournir et/ou recevoir au niveau national des informations émanant des mécanismes et systèmes de sécurité internationaux, régionaux, communautaires, militaires et internes, selon le principe du «besoin d'en connaître» et dans le respect de conditions d'utilisation et de droits d'accès qui auront été définis, de manière à lui permettre de produire une représentation de la situation selon ses propres critères.

Principe n° 2: Élaborer un cadre technique pour l'interopérabilité et l'intégration future : une telle structure devra être conçue comme un espace d'interaction des différents niveaux d'information qui soit à la fois efficace et économique et qui permette aux utilisateurs d'affiner l'image qu'ils ont de la situation. L'architecture du système devra permettre, entre autres, de collecter, de fusionner, d'analyser, de diffuser et de gérer des données au niveau de décentralisation approprié, compte tenu des exigences de sécurité (par exemple pour les données relevant du renseignement) et conformément à la législation sur la protection des données, aux règles internationales et aux exigences de fonctionnement. Les systèmes existants devront être utilisés au mieux.

Principe n° 3: Échange d'informations entre autorités civiles et militaires : les informations relatives à la surveillance doivent être partagées entre les autorités civiles et militaires pour éviter les doublons et améliorer le rapport coût-efficacité. Tout en gardant à l'esprit que ces autorités ont des finalités et des mandats distincts, il convient d'arrêter des normes et des procédures communes pour l'accès aux informations et pour leur exploitation, qui garantissent un échange bidirectionnel des données.

Principe n° 4: Dispositions juridiques particulières : les dispositions de la législation communautaire et nationale susceptibles de constituer des obstacles aux échanges de données devront être recensées. Au moment de les lever, il conviendra de prêter une attention particulière au respect de la confidentialité des données, aux problèmes relatifs à la protection des droits de la propriété intellectuelle et des données à caractère personnel ainsi qu'à la propriété des données, conformément aux législations nationale et internationale.

La Commission estime qu'une approche intégrée de la surveillance maritime permettra aux autorités chargées des activités maritimes d'améliorer leurs performances grâce aux instruments et aux informations supplémentaires qui leur seront fournies. Les économies potentiellement réalisables au niveau européen sont considérables. Les avantages qui en découleront auront des retombées positives sur la sécurité nationale, sur la sécurité et la sûreté maritimes, sur la protection du milieu marin, sur le contrôle des frontières et sur l'application de la législation en général.

Politique maritime intégrée - Évaluation des progrès réalisés et nouveaux défis

2010/2040(INI) - 11/09/2009 - Document annexé à la procédure

La présente communication met en évidence les mécanismes et les outils permettant de **mettre en place une approche intégrée pour la gestion des activités maritimes dans le bassin maritime méditerranéen**. Elle vise à compléter les différentes actions sectorielles soutenues par l'UE dans la région méditerranéenne. Alors que la politique maritime intégrée s'adresse en priorité aux États membres, la communication promeut quant à elle un renforcement de la **coopération générale avec les pays tiers du pourtour méditerranéen** aux niveaux appropriés.

La mer Méditerranée concentre en volume 30% du commerce maritime mondial en provenance ou à destination de ses quelque 450 ports et terminaux et un quart du trafic pétrolier maritime mondial. Ses côtes abritent plus de 150 millions d'habitants et ce chiffre double au cours de la saison touristique. La moitié de la flotte de pêche de l'UE y exerce ses activités, principalement des navires de petite taille et artisanaux, et la production aquacole marine s'y développe de plus en plus. Les stocks de poissons subissent également la pression exercée par des navires provenant de la Méditerranée du Sud et de pays tiers. La très forte pression que font peser les activités économiques sur l'écosystème méditerranéen ne cesse de s'intensifier. Enfin, la région méditerranéenne a été définie par le groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat comme une «zone sensible» et est particulièrement menacée par les inondations, l'érosion côtière et l'accentuation de la dégradation des sols.

Pour relever ces défis, il convient de **remédier à deux lacunes majeures en matière de gouvernance** : 1°) dans de nombreux États méditerranéens, les politiques sectorielles sont menées par des administrations différentes et chaque accord international est exécuté selon des règles qui lui sont propres, ce qui rend difficile d'obtenir une vue d'ensemble des incidences cumulées des activités maritimes; 2°) une grande partie de l'espace marin se composant d'eaux de haute mer, les États côtiers ne peuvent pas facilement planifier, organiser et réglementer des activités qui ont un effet direct sur

leurs eaux territoriales et leurs côtes. D'autres questions entrent également en ligne de compte: la participation des parties intéressées, la transparence du processus de décision et la mise en œuvre de règles fixées d'un commun accord.

Le rôle des États côtiers méditerranéens. La Commission:

- proposera que les représentants des États membres du groupe de contact de haut niveau abordent régulièrement la question de la mer Méditerranée ;
- encouragera les États membres à échanger leurs meilleures pratiques en matière de gouvernance maritime ;
- mettra en place un groupe de travail sur la politique maritime intégrée, en vue d'engager le dialogue et d'échanger les meilleures pratiques avec les États côtiers méditerranéens qui n'appartiennent pas à l'UE ;
- fournira une assistance technique dans le contexte de l'instrument européen de voisinage et de partenariat aux partenaires méditerranéens qui témoignent d'un intérêt pour une approche intégrée des affaires maritimes.

Améliorer la gouvernance de l'espace marin. La Commission :

- soutiendra l'instauration d'un dialogue structuré et informel entre les États côtiers méditerranéens au moyen de réunions de haut niveau et la participation d'institutions universitaires ou d'autres organisations internationales ;
- fournira une vue d'ensemble des accords existants et des organisations actives dans le domaine des affaires maritimes en Méditerranée ;
- fera des recommandations en ce qui concerne l'amélioration de la coopération trans-sectorielle entre les accords existants et les organisations en activité,
- continuera à encourager la ratification et la mise en œuvre concertée de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) de 1982 dans ses relations bilatérales ;
- réalisera une étude sur les coûts et les avantages de l'établissement de zones maritimes.

Implication accrue des parties prenantes. La Commission encouragera les plateformes rassemblant les parties intéressées et explorera différentes options pour que les parties prenantes de tous les États côtiers soient mieux associées au processus.

L'amélioration de la gouvernance maritime doit être associée à des **outils transversaux** destinés à générer de nouveaux potentiels pour la croissance économique des activités en mer et à assurer la protection de l'environnement et un avenir meilleur pour les populations côtières :

Planification de l'espace maritime (PEM) et stratégies marines : en comparaison avec d'autres bassins maritimes, les pratiques PEM dans la Méditerranée restent limitées, en raison probablement de la sensibilité des questions qui entourent l'établissement de zones maritimes et la délimitation des frontières. La Commission:

- réalisera une étude sur la PEM dans le bassin méditerranéen afin de déterminer les zones potentielles pour l'application de la planification, d'analyser les obstacles et de mettre en évidence les solutions possibles pour l'application de la planification dans des sous-régions ou des zones maritimes spécifiques ;
- aidera les États membres, grâce à une stratégie commune de mise en œuvre, à respecter leurs obligations dans le contexte de la directive-cadre «stratégie pour le milieu marin» en rapport avec leurs stratégies marines, incluant une évaluation globale d'ici à 2010 des eaux marines et des utilisations qui en sont faites.

Gestion intégrée dans les zones côtières et les îles. La Commission :

- fournira un inventaire accessible sur internet des outils, meilleures pratiques et études de cas en matière de GIZC afin d'améliorer sa mise en œuvre ;
- soutiendra dans le contexte du 7^{ème} programme-cadre de l'UE (7^{ème} PC) la mise en place d'une base de connaissances sur la GIZC en Méditerranée, en se concentrant particulièrement sur la coopération internationale.

Faciliter les actions fondées sur la connaissance. La Commission:

- accordera une attention particulière à la Méditerranée en mettant en place un projet intégré maritime ERA-NET (réseau de l'espace européen de la recherche) dont le but est de renforcer la coordination entre les États membres en matière de recherche marine ;
- définira un cadre stratégique à long terme pour une coopération scientifique à l'échelle du bassin méditerranéen, et déploiera des efforts majeurs en matière de recherche multithématique dans le contexte du 7^{ème} PC de l'UE.

Une surveillance intégrée pour améliorer la sûreté et la sécurité de l'espace maritime : actuellement, la Commission lance un projet pilote afin d'améliorer la coopération entre les autorités nationales des États membres méditerranéens chargées du suivi maritime, des opérations de surveillance et de l'échange d'informations entre les autorités portuaires. Elle présentera une série de principes régissant la surveillance maritime intégrée dans l'UE dans une communication à venir.

Politique maritime intégrée - Évaluation des progrès réalisés et nouveaux défis

2010/2040(INI) - 21/10/2010 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté une résolution sur la politique maritime intégrée, en réponse à plusieurs communications de la Commission sur ce sujet.

Les députés se félicitent du paquet sur la politique maritime intégrée (PMI) adopté en octobre 2009 par la Commission, et confirment dans l'ensemble la **validité de l'approche intégrée des questions maritimes**.

La résolution souligne que le développement de la PMI doit contribuer à l'instauration d'une Union compétitive, sociale et durable et qu'elle doit, dans ce contexte intégrer de façon harmonieuse les objectifs fixés en matière de développement économique, de haut niveau d'emploi - notamment en augmentant leur attrait auprès des jeunes grâce à des actions de formation, et de protection de l'environnement. Elle affirme que la PMI doit être interdépendante et cohérente avec les objectifs et les initiatives de la [stratégie Europe 2020](#).

La Commission est invitée à :

- proposer une **stratégie intersectorielle ambitieuse de « croissance bleue » d'ici à 2013**, sur la base d'une enquête portant sur les potentiels et sur les options politiques ainsi que d'une consultation générale des parties intéressées ;
- prendre des **mesures après la marée noire** dans le golfe du Mexique, et instaurer une **sécurité juridique dans le domaine de l'extraction pétrolière offshore** en Europe en définissant concrètement une ligne d'action européenne en matière de prévention des catastrophes et de lutte contre les accidents provoqués par les plates-formes d'extraction et les navires pétroliers au niveau international, en particulier, dans les cas de pollution transfrontalière;
- élargir le mandat de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) aux **inspections de sécurité** des installations offshore et au nettoyage des rejets d'hydrocarbures, à l'occasion de la révision du règlement AESM ;
- veiller à ce que la nouvelle PMI reçoive un **financement approprié** dans les prochaines perspectives financières. Les députés soutiennent à cet égard l'intention de la Commission de financer, au cours des deux prochaines années, la PMI à concurrence de 50.000.000 EUR.

Gouvernance maritime : le Parlement demande aux États membres dont les structures administratives relatives à la PMI sont fortement morcelées d'instaurer des structures uniformes intégrées de gouvernance maritime.

La Commission, les États membres et les régions côtières sont invités à intensifier leurs efforts visant à définir des politiques maritimes intégrées et à élaborer des **structures adéquates de gouvernance maritime**, qui permettent de prendre des décisions sur la base des meilleures informations disponibles, impliquant toutes les parties intéressées et permettant donc de mieux respecter les divers objectifs politiques.

Les députés proposent, dans ce contexte, la mise en place et en œuvre de **stratégies en faveur des macrorégions maritimes** de l'Union européenne, dans le cadre d'approches stratégiques relatives à des bassins maritimes régionaux.

La résolution invite en outre les États membres, le Conseil et la Commission à :

- intensifier leur **dialogue sur la PMI** et d'autres questions maritimes au sein des instances compétentes au niveau international, par exemple la ratification et la mise en œuvre de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM);
- soutenir **l'intégration de la PMI dans les instruments d'assistance financière** et au nombre des objectifs de la politique extérieure de l'UE grâce à l'adoption d'initiatives appropriées axées sur la lutte contre les problèmes tels que la pollution, la pêche illégale et la piraterie.

Initiatives et stratégies relatives aux bassins maritimes : la résolution se félicite des initiatives et stratégies régionales sur les bassins maritimes proposées jusqu'ici par la Commission et les stratégies macro-régionales concernant la mer. Il appelle à la **poursuite du dialogue et de la coopération** en vue d'améliorer la gouvernance de l'espace marin et des zones côtières dans les différents bassins maritimes, notamment la mer du Nord, la mer Baltique, l'Atlantique, la mer Noire et la région méditerranéenne. La Commission est invitée à procéder rapidement, en coopération avec les États membres, à l'élaboration et à la présentation d'actions dans ces régions.

Planification de l'espace maritime : les députés sont d'avis que la gestion des usages de la mer de plus en plus concurrents au niveau des écosystèmes exige une planification de l'espace maritime qui soit coordonnée, rationalisée et transfrontalière et serve d'instrument neutre.

La résolution met l'accent sur l'importance majeure de la planification de l'espace maritime européen et de ses utilisations pour les régions côtières, en particulier pour les régions périphériques.

Surveillance maritime : le Parlement estime qu'une **approche coordonnée et intégrée entre les piliers**, les secteurs et les pays en vue d'une surveillance maritime améliorera la protection des intérêts des États membres et de l'Union européenne ainsi que la prévention des pollutions marines et des agissements illégaux.

La résolution invite la Commission, les États membres, les agences de l'Union européenne et notamment à l'AESM, ainsi que les organisations compétentes à accélérer leurs efforts en matière de coopération et de coordination en ce qui concerne les adaptations législatives nécessaires.

Le Parlement réitère son appel en vue d'une meilleure coopération entre les services d'inspection nationaux, les garde-côtes et la marine. Il rappelle à la Commission qu'elle doit mener à bien - comme le Parlement européen le lui a déjà demandé en 2005 pour la directive 2005/35/CE - une étude de faisabilité dans la perspective de la **mise en place d'une garde côtière européenne**.

Entre autres recommandations, la résolution invite également la Commission à :

- prendre en compte, dans la perspective du prochain livre blanc sur l'avenir des transports, le **rôle critique du transport maritime dans le commerce**, promouvoir le développement de ports secondaires et moins encombrés et traiter le dossier des mesures de sécurité pour le transport maritime ;
- réunir dans un même ensemble la politique maritime européenne et les **politiques relatives aux voies navigables intérieures** de façon à maximiser le potentiel de transport par voie d'eau et à créer des modes de transport efficaces et diversifiés;
- améliorer les **conditions de travail des marins**, mettre en œuvre dans le droit européen la convention du travail maritime de l'Organisation internationale du travail et proposer un programme de qualification et de formation de marins prévoyant en particulier le recrutement de jeunes, notamment de pays tiers;

- considérer une **initiative relative à une politique industrielle européenne** cohérente visant à augmenter la compétitivité, soutenir l'excellence de la construction navale européenne, la sécurité, le degré de respect de l'environnement et la compétitivité de la navigation dans l'espace maritime commun sans barrières ;
- intégrer de manière cohérente dans le secteur maritime les **objectifs de réduction du CO₂**, y introduire des instruments fondés sur le marché (tels que des mesures relatives à des systèmes d'échange de droits d'émission), et développer une stratégie pour atténuer les effets spécifiques du changement climatique sur les régions côtières et insulaire ;
- proposer une stratégie pour un **tourisme côtier et marin durable** ;
- accélérer les efforts pour rendre opérationnel au plus vite le **réseau européen d'observation** de données du milieu marin (Emodnet).

Politique maritime intégrée - Évaluation des progrès réalisés et nouveaux défis

2010/2040(INI) - 11/09/2012

La Commission présente son **deuxième rapport sur les progrès réalisés par la politique maritime intégrée (PMI)** et les politiques sectorielles de l'Union européenne dans le domaine maritime entre 2010 et 2012. Il met en lumière leur contribution aux objectifs de la stratégie Europe 2020 et rend compte des réalisations concrètes susceptibles de générer de la croissance, de favoriser une utilisation plus efficace des ressources et d'économiser les fonds publics.

Le rapport décrit les **diverses initiatives clés** lancées dans tous les domaines politiques en rapport avec les mers, de façon à renforcer la compétitivité, la croissance et l'emploi en Europe:

Croissance bleue : en septembre 2012, la Commission a adopté une communication intitulée «[La croissance bleue: des possibilités de croissance marine et maritime durable](#)». Celle-ci a pour objectif de lancer une initiative conjointe avec les États membres, les régions et toutes les parties prenantes de manière à exploiter pleinement le potentiel de l'économie bleue.

Une étude lancée en 2010 par la Commission a recensé, parmi les goulets d'étranglement fréquents, le manque de compétences appropriées, l'accès au capital-risque, la fragmentation des données marines, les défis environnementaux et la complexité des mécanismes de planification. Des actions sont en cours dans les États membres afin de pallier la pénurie de compétences. Cela étant, certains secteurs nécessitent une approche plus ciblée. C'est dans cette optique que cinq domaines à haut potentiel de croissance - **le tourisme maritime et côtier, l'énergie renouvelable des océans, les ressources minérales marines, l'aquaculture et la biotechnologie bleue** - ont été analysés plus en profondeur en vue de déterminer les mesures complémentaires nécessaires pour stimuler la croissance et créer des emplois.

Transports maritimes : en 2011, la Commission a :

- adopté un [livre blanc sur la politique des transports](#) qui précise les orientations de la stratégie en matière de transports maritimes d'ici 2018: capacité à fournir des services de transport maritime rentables, compétitivité à long terme du secteur européen des transports maritimes et création de chaînes de transport intermodal sans ruptures pour les passagers et le fret ;
- proposé de nouvelles lignes directrices pour les réseaux transeuropéens, en vue d'élargir le rôle des autoroutes de la mer en tant que grands corridors européens.

Énergie : en 2011, la Commission a proposé des lignes directrices en vue de fixer des règles pour le développement de **réseaux européens d'énergie interopérables**. Des corridors prioritaires ont été recensés, dont le réseau énergétique en mer du Nord et le plan d'interconnexion des marchés énergétiques de la région de la Baltique.

Construction navale : l'encadrement des aides d'État à la construction navale détermine les types d'aides d'État autorisés pour les chantiers navals. **Un nouveau cadre a été adopté** en décembre 2011. Il court jusque fin 2013. Ce cadre contient des dispositions spécifiques en matière d'aides à l'innovation et d'aides régionales à la construction navale, de même qu'en matière de crédits à l'exportation. Élargi, il s'applique désormais aussi aux bateaux de navigation intérieure, ainsi qu'aux structures flottantes et mobiles en mer.

Pêche et aquaculture : en juillet 2011, la Commission a adopté une série d'initiatives, dont de nouvelles propositions législatives, en vue de **réformer la politique commune de la pêche**. La transition sera encadrée par un Fonds pour les affaires maritimes et la pêche, afin d'améliorer la durabilité, d'optimiser les performances de la pêche côtière à petite échelle, de favoriser l'aquaculture, de soutenir la création d'emplois au sein des communautés maritimes et de veiller au rapport coût-efficacité dans les affaires maritimes.

Emploi dans le secteur maritime et mobilité professionnelle : dans la foulée de l'adoption de la stratégie en matière de transports maritimes à l'horizon 2018, un groupe d'action sur l'emploi et la compétitivité dans le secteur maritime a formulé des recommandations en juin 2011, parmi lesquelles un **réexamen de l'exclusion des gens de mer de la législation sociale européenne**, l'actualisation de la directive concernant le niveau minimal de formation des gens de mer et la mise en œuvre de la convention du travail maritime de l'OIT.

Le 21 mai 2012, le comité du dialogue social de l'UE a adopté un **accord mettant en œuvre certains volets de la convention n° 188 de l'OIT sur le travail dans le secteur de la pêche** en vue d'améliorer les conditions de travail des pêcheurs à bord.

Stratégies par bassins maritimes : une [stratégie maritime pour la région atlantique](#) a été adoptée en novembre 2011, en vue de stimuler la création d'emplois et la croissance dans la région atlantique par le renforcement de son potentiel maritime.

En conclusion, le rapport montre la forte contribution des secteurs maritimes à l'économie européenne et aux objectifs de la stratégie Europe 2020 est encore renforcée par une **action coordonnée** visant à réduire les coûts, améliorer l'efficacité des ressources, limiter les risques, soutenir l'innovation et faire un meilleur usage de l'argent public.

La Commission s'efforce de **créer les meilleures conditions possibles pour un développement économique durable** en provenance de la mer. S'appuyant sur ces réalisations, la croissance bleue est l'objectif des années à venir. Une conférence ministérielle informelle sur la PMI lors de la présidence chypriote du Conseil sera un tremplin de choix vers cet objectif. **La croissance bleue ouvrira un deuxième chapitre de la politique maritime intégrée**, celui d'une économie maritime saine, source d'innovation, de croissance et de développement durable pour les citoyens européens.