

Procédure file

Informations de base		
INI - Procédure d'initiative	2006/2299(INI)	Procédure terminée
Vers une politique maritime de l'Union: une vision européenne des océans et des mers		
Sujet		
3.20.03 Transport maritime de personnes et fret		
3.70.05 Pollution marine et côtière, pollution par les navires et les hydrocarbures		
3.70.20 Développement durable		

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme	PSE PIECYK Willi	21/09/2006
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire (Commission associée)	Verts/ALE HASSI Satu	23/01/2007
	ITRE Industrie, recherche et énergie	ALDE CHATZIMARKAKIS Jorgo	04/10/2006
	REGI Développement régional	PPE-DE MATSIS Yiannakis	06/11/2006
Commission européenne	PECH Pêche (Commission associée)	PPE-DE STEVENSON Struan	21/12/2006
	DG de la Commission Affaires maritimes et pêche	Commissaire BORG Joe	

Evénements clés			
07/06/2006	Publication du document de base non-législatif	COM(2006)0275	Résumé
14/12/2006	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
05/06/2007	Vote en commission		Résumé
15/06/2007	Dépôt du rapport de la commission	A6-0235/2007	
	Débat en plénière		

10/07/2007			
12/07/2007	Résultat du vote au parlement		
12/07/2007	Décision du Parlement	T6-0343/2007	Résumé
12/07/2007	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques

Référence de procédure	2006/2299(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Initiative stratégique
Base juridique	Règlement du Parlement EP 54
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/6/43646

Portail de documentation

Document de base non législatif		COM(2006)0275	07/06/2006	EC	Résumé
Avis de la commission	ITRE	PE386.327	04/05/2007	EP	
Avis de la commission	ENVI	PE386.294	10/05/2007	EP	
Avis de la commission	REGI	PE386.606	11/05/2007	EP	
Amendements déposés en commission		PE388.505	16/05/2007	EP	
Avis de la commission	PECH	PE382.588	22/05/2007	EP	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A6-0235/2007	15/06/2007	EP	
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T6-0343/2007	12/07/2007	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2007)4170	29/08/2007	EC	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2007)4733	24/09/2007	EC	

Vers une politique maritime de l'Union: une vision européenne des océans et des mers

OBJECTIF : lancer une vaste consultation sur la manière de gérer les mers et océans (Livre vert).

CONTEXTE : le présent Livre vert répond à une prise de conscience croissante non seulement du rôle moteur que la mer joue déjà dans la prospérité européenne, mais aussi des possibilités qu'elle offre en matière d'emploi et de bien-être. Il fait suite au mandat donné à la Task force «Affaires maritimes» en 2005 pour examiner, sous la direction d'un groupe de pilotage constitué de Commissaires, les activités économiques des Européens qui sont liées aux mers et aux océans ou qui ont une incidence sur les mers et les océans, ainsi que les politiques qui s'y rapportent. Les résultats de cette consultation aideront la Commission à définir une nouvelle vision d'une politique maritime intégrée.

Trop souvent, les secteurs qui influent sur le milieu maritime - transport maritime, commerce, industries côtières et portuaires, production d'énergie en mer, traditionnelle ou de substitution, pêche, aquaculture, recherche maritime, tourisme - fonctionnent isolément, chacun disposant de ses propres structures, défendant sa propre culture et sa propre vision et obéissant à ses propres règles, alors même qu'ils dépendent tous de la même ressource. La principale question posée par le livre vert est la suivante: l'Europe peut-elle se permettre de gérer ses mers et océans de manière sectorielle et non coordonnée, ou est-il temps de mettre en place une politique maritime véritablement intégrée qui, tout en renforçant la protection du milieu marin, ouvrira des possibilités inexploitées de croissance et d'emploi ? Et si tel est le cas, comment procéder ?

CONTENU : le livre vert s'efforce de souligner les interactions et interdépendances qui existent entre ces domaines, liens souvent négligés dans les procédures actuelles. Il explique par exemple comment l'extension des infrastructures portuaires doit tenir compte, d'une part, de la

protection des écosystèmes locaux, de la promotion de l'aquaculture côtière et du développement touristique et, d'autre part, des bénéfices qu'apporte la croissance économique fondée sur le commerce extérieur. Il montre également, comment, dans nos eaux de plus en plus sollicitées, les navires de pêche, porte-conteneurs, bateaux de plaisance, compagnies pétrolières et parcs éoliens, pour ne citer qu'eux, doivent lutter pour trouver leur place. Il souligne par ailleurs que cette convergence de nombreuses questions différentes constitue non pas l'exception, mais la norme, car elle reflète la richesse et la diversité des mers et océans européens.

Les grandes lignes du livre vert s'articulent autour des axes suivants :

- La préservation du leadership européen en matière de développement maritime durable : ce chapitre s'intéresse à l'importance et aux perspectives de croissance de l'économie maritime. Il cerne également les sources de sa compétitivité. Il examine les atouts que l'économie maritime tire de l'environnement marin lui-même, des connaissances océanographiques, de la créativité des entreprises ainsi que de l'expertise des personnes qui travaillent dans les divers secteurs concernés et ouvre une réflexion sur la façon dont les autorités publiques peuvent contribuer à maximiser ces atouts. Il examine ensuite les rapports croisés entre secteurs économiques et le cadre réglementaire.

- Maximiser la qualité de la vie dans les régions côtières : ce chapitre s'intéresse à l'importance d'un environnement maritime sain pour la qualité de vie d'un nombre croissant de citoyens, étudie les différentes menaces qui pèsent sur les zones côtières et leurs habitants, réfléchit à la manière d'y faire face et examine les moyens d'en exploiter le potentiel positif. Il étudie par ailleurs le rôle clé du tourisme maritime dans les économies locales et les meilleurs moyens d'en maintenir la bonne santé. Enfin, il présente une réflexion sur les meilleurs moyens de gérer les relations complexes entre activités en mer et activités à terre, afin qu'elles puissent se renforcer mutuellement.

- Des outils pour gérer nos relations avec les océans : ce chapitre s'intéresse aux types de données dont il convient de disposer, en ce qui concerne tant les mers et les océans eux-mêmes que les activités humaines qui s'y rapportent. Il souligne la nécessité de mettre en place un réseau communautaire exhaustif de gestion des données maritimes et de poursuivre l'intégration et le développement des réseaux déjà constitués en vue de suivre les mouvements des navires évoluant dans les eaux côtières de l'Union européenne. Il plaide en outre pour la mise en place de dispositifs d'aménagement de l'espace permettant de réguler les activités économiques dans les eaux côtières, conformément à la politique de gestion écosystémique des eaux côtières déjà proposée dans la stratégie thématique pour la protection de l'environnement marin. Enfin, il s'intéresse au rôle important que peut jouer l'assistance financière communautaire en faveur des régions côtières, principalement au travers des fonds structurels (FEDER, FSE) et du Fonds de cohésion.

- Gouvernance : ce chapitre présente en détail ce qu'implique l'élaboration d'une politique maritime intégrée et énonce un certain nombre de grands principes à prendre en compte en matière de politique maritime. Il propose également un schéma envisageable de répartition des actions à mener respectivement par la Communauté européenne et par les États membres en ce qui concerne la mise en œuvre de l'aménagement de l'espace. Parmi les thèmes abordés, on peut également citer l'ouverture de l'espace maritime commun de l'Union européenne à d'autres activités (dont le cabotage entre États membres) ainsi que l'idée de créer un corps européen de garde-côtes. Il souligne par ailleurs l'engagement croissant des marines nationales des États membres dans des actions civiles. Le livre vert défend également l'idée que la politique maritime doit posséder une dimension extérieure, du fait que les océans du monde sont reliés entre eux et que les réglementations sont souvent décidées au niveau mondial.

- La réappropriation du patrimoine maritime européen et la réaffirmation de l'identité maritime de l'Europe : ce chapitre examine comment encourager les actions en rapport avec le patrimoine maritime, comment les articuler à d'autres secteurs d'activité maritime et comment l'éducation peut contribuer à développer une vision commune du rôle des océans dans notre vie. L'intention est également de promouvoir une image plus favorable des métiers de la mer et de contribuer à l'amélioration des performances des secteurs d'activité maritime.

La Commission prend l'engagement d'écouter les parties concernées au long d'une période de consultation qui s'étend jusqu'à la fin du mois de juin 2007. Avant la fin de l'année 2007, la Commission adressera au Conseil et au Parlement une communication résumant les conclusions du processus de consultation et contenant des propositions pour l'avenir.

Vers une politique maritime de l'Union: une vision européenne des océans et des mers

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport d'initiative de Willi PIECYK (PSE, DE) en réponse au Livre vert de la Commission intitulé « Vers une politique maritime de l'Union: une vision européenne des océans et des mers ».

Les principaux points abordés dans le rapport sont les suivants :

Changement climatique : estimant qu'il s'agit là du plus grand défi pour la politique maritime, la commission parlementaire souligne que la politique européenne de la mer doit jouer un rôle important dans la lutte contre le changement climatique en s'appuyant au minimum sur trois politiques: 1) les émissions des navires, telles que le CO₂, le SO₂ et le NOx, doivent être réduites de manière draconienne; 2) la faisabilité des échanges de quotas d'émissions dans le domaine du transport maritime doit être rigoureusement appréciée; 3) il convient d'utiliser et de promouvoir les énergies renouvelables, comme l'énergie éolienne et l'énergie solaire, pour le transport maritime. Selon les députés, la Communauté devrait utiliser ses atouts en matière de recherche et d'innovation, jouer un rôle précurseur et s'affirmer sur la scène internationale. Les députés réclament en particulier : des mesures législatives pour réduire les émissions de gaz à effet de serre en mer ; l'inclusion du secteur maritime dans les conventions internationales sur le climat; la création d'un cadre législatif et réglementaire clair pour la mise en œuvre de la technologie de stockage de dioxyde de carbone dans des structures géologiques situées sous les fonds marins ; l'inclusion du transport maritime dans les échanges de droits d'émission et le renforcement de l'utilisation d'énergies renouvelables pour la propulsion navale; l'introduction d'un plan d'action en matière d'énergie éolienne. Ils insistent pour qu'aucune nouvelle installation nucléaire ne soit construite dans les régions côtières. Le rapport préconise également d'aligner le calendrier d'élaboration des programmes d'action dans le cadre de la stratégie pour le milieu marin sur celui d'autres grands programmes de l'Union tels que les Fonds structurels, de manière à bénéficier d'une synergie maximale avec les programmes existants.

Le meilleur transport maritime européen avec les meilleurs navires européens : tout en soulignant que le transport de marchandises par bateau représente, à l'heure actuelle, l'un des modes de transport les moins dommageables pour l'environnement, les députés estiment que, néanmoins, le transport maritime exerce une pression considérable sur l'environnement et que, par conséquent, un équilibre durable entre la protection de l'environnement et l'exploitation commerciale des océans européens est indispensable. La Commission est invitée à présenter des propositions visant à : i) établir des normes d'émissions de NOx pour les navires utilisant les ports de l'Union européenne ; ii) désigner la mer Méditerranée et l'Atlantique du Nord-Est comme des zones de contrôle des émissions de soufre (SECA) conformément à la convention MARPOL ; iii) abaisser la teneur maximale en soufre autorisée dans les carburants maritimes utilisés dans les zones SECA par les navires de

passagers de 1,5% à 0,5% ; iv) instaurer des mesures fiscales telles que des taxes ou des redevances sur les émissions de SO₂ et NOx produites par les navires ; v) encourager l'introduction de droits de ports et de chenaux différenciés, en favorisant les navires à faibles émissions de SO₂ et de NOx ; vi) encourager l'utilisation d'électricité provenant du littoral par les navires lorsqu'ils sont au port ; vii) émettre une directive de l'Union européenne sur la qualité des carburants marins.

Les députés demandent au Conseil « Transports » d'examiner rapidement le troisième paquet de mesures concernant la sécurité dans les transports maritimes et d'arrêter une décision, conjointement avec le Parlement européen, afin qu'il ne subsiste plus de problème de crédibilité. La Commission est quant à elle invitée à renforcer toutes les mesures relatives à la responsabilité civile et pénale en cas d'avarie ou d'incident et à redoubler d'attention quant à l'application des règles rendant la double coque obligatoire.

Le rapport préconise l'introduction d'un label de qualité européen, conformément au système de classification de la « liste blanche » de l'OMI, pour les navires qui satisfont aux normes les plus récentes en matière de sécurité et de conditions sociales, ce qui garantira à ces navires un traitement préférentiel dans le cadre du contrôle par l'État du port. Il demande également à la Commission de créer des plans de reconversion professionnelle pour les pêcheurs, en les incitant à s'orienter vers de nouvelles pratiques qui encouragent l'utilisation de connaissances liées au travail en mer (ex : aquaculture offshore et tourisme écologique). Il souligne en outre que la création de conditions d'hygiène, de sécurité et de confort des travailleurs du secteur de la pêche, que ce soit des pêcheurs eux-mêmes ou des travailleurs des secteurs en amont et en aval, est un objectif essentiel d'une politique pour les mers et les océans.

Enfin, la Commission est invitée à soutenir, en intervenant au niveau de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), l'industrie européenne des chantiers navals, qui est exposée en permanence à la concurrence déloyale de la construction navale asiatique.

Politique côtière européenne et infrastructures portuaires européennes : le rapport encourage les régions et les États membres à utiliser les instruments de la politique de cohésion pour assurer une intégration plus poussée dans la politique maritime et côtière, promouvoir l'esprit d'entreprise et créer des petites et moyennes entreprises (PME), en contribuant ainsi à remédier au problème de l'emploi saisonnier. Il demande en particulier la mise en place d'un réseau des régions d'excellence maritime dans le cadre de l'objectif de coopération territoriale européenne. Les députés proposent également la conception d'un « label » et de prix de l'Union européenne qui seraient décernés aux régions maritimes exemplaires dans la promotion des meilleures pratiques (ex : projets-phares de tourisme, transports maritimes respectueux de l'environnement, contributions particulières à l'éducation maritime, etc.).

Compte tenu de la pollution atmosphérique de nombreuses villes et régions portuaires, les députés invitent les États membres et la Commission à renforcer les mesures incitatives pour le ravitaillement énergétique des navires à quai à partir de la terre, lorsque cela est économique et qu'il en résulte des avantages environnementaux. Ils demandent également la révision de la directive 2000/59/CE sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison afin que tous les navires qui relâchent dans les ports des États membres y laissent la totalité de leurs déchets solides et liquides.

Selon les députés, une nouvelle stratégie maritime de l'Union européenne devrait comprendre une stratégie autonome relative aux ports, compte tenu du rôle essentiel du transport par voies navigables, à la fois au sein du marché intérieur et pour les relations de l'Union avec ses partenaires commerciaux.

Le rapport souligne encore l'importance de la contribution que la coopération territoriale et la création de réseaux entre les régions côtières peuvent apporter à une politique maritime globale, moyennant la promotion de stratégies conjointes en faveur de la compétitivité des zones côtières. La création de davantage de grappes d'entreprises maritimes devrait ainsi être encouragée.

Les députés demandent enfin que soient mises en œuvre toutes les mesures nécessaires pour prévenir et gérer les risques de dommages liés à des catastrophes naturelles telles que les inondations, l'érosion, les tempêtes et les tsunamis, auxquels les zones côtières sont exposées. Ils soulignent en outre la nécessité d'adopter des mesures communautaires pour faire face aux menaces que les diverses activités humaines font peser sur les écosystèmes côtiers européens. Les États membres sont invités à mettre en œuvre rapidement, compte tenu de la proportion significative de la pollution maritime d'origine terrestre dans la pollution globale des mers européennes, tous les actes législatifs européens actuels et futurs dans ce domaine. La Commission devrait de son côté présenter un plan d'action pour la réduction de cette pollution et prendre des mesures afin de limiter les polluants (pollution environnementale des mers) issus des eaux de ruissellement agricoles, des eaux usées et des rejets industriels, et les déchets - souvent plastiques - susceptibles d'étouffer les mammifères marins, les tortues et les oiseaux de mer.

Un tourisme côtier durable : le rapport souligne que, pour autant qu'il soit judicieusement exploité, le tourisme constitue une source durable de revenu pour les économies locales, garantissant la protection et la mise en valeur de l'environnement ainsi que la promotion et la sauvegarde des spécificités culturelles, historiques et environnementales, de l'artisanat et d'un tourisme nautique durable. Les députés encouragent donc particulièrement les investissements dans des infrastructures pour la navigation de plaisance et la plongée et pour le tourisme de croisière, ainsi que la protection et la mise en valeur du patrimoine archéologique marin. La Commission est invitée à présenter une stratégie européenne maritime durable pour le tourisme qui s'oriente sur une approche politique intégrée.

Environnement maritime durable : le rapport reconnaît qu'un environnement marin sain constitue la base du développement durable du secteur du transport maritime de l'Union européenne et rappelle l'engagement pris par celle-ci d'intégrer les aspects environnementaux dans tous les volets de la politique communautaire. Rappelant sa résolution du 14 novembre 2006 sur une stratégie thématique pour la protection et la conservation de l'environnement marin, les députés en commission réaffirment notamment: que l'objectif premier de l'Union européenne doit être l'utilisation durable des mers et la conservation des écosystèmes marins ; qu'il est nécessaire d'inclure une définition commune, à l'échelle de l'Union, d'un bon état écologique; que l'Agence européenne pour l'environnement doit fournir des évaluations régulières de l'environnement marin ; qu'il est nécessaire de reconnaître l'importance de la consultation, de la coordination et de la coopération préalables avec les pays voisins dans l'adoption et la mise en œuvre de la future directive sur la stratégie pour le milieu marin.

Politique de pêche intégrée : la commission est d'avis que les activités de pêche doivent contribuer au maintien de communautés côtières viables. Elle souligne que cela nécessite l'accès aux pêcheries pour la pêche côtière, la pêche artisanale et la pêche de loisir, et que ces activités favorisent le tourisme et protègent le patrimoine côtier. Les députés demandent à la Commission de tenir dûment compte des expériences réussies de gestion de la pêche par les autorités locales et régionales, de façon à permettre leur application comme modèles dans d'autres régions, notamment les expériences qui se traduisent par une gestion intégrée et durable de la mer au moyen de l'interdiction d'engins de pêche non sélective, de l'adéquation de la dimension des flottes de pêche aux ressources disponibles, de l'aménagement du littoral côtier, de la réglementation d'activités touristiques comme l'observation de cétacés, de l'élaboration de plans de gestion des sites du réseau Natura 2000 et de la création de zones protégées.

Les députés considèrent qu'une manière importante de réduire les rejets est d'améliorer la sélectivité de la pêche, par des modifications des

engins et des techniques de pêche. Ils demandent également des efforts accrus afin de mettre un terme au problème des prises accessoires et des rejets en mer imputables aux totaux admissibles de captures (TAC) et au régime des quotas de la PCP.

Le rapport souligne également l'importance socio-économique croissante de la pisciculture face à la diminution mondiale des réserves halieutiques. De nouvelles techniques devraient être mises au point dans le secteur de l'aquaculture permettant une meilleure gestion de la qualité, une garantie de traçabilité tout au long des chaînes de production et de plus-value et la reconnaissance globale de la pisciculture comme acteur clé dans le secteur maritime.

Recherche maritime, énergie, technique et innovation : les députés exigent l'ancrage des recherches maritimes comme thème transversal dans le 7^{ème} programme-cadre de recherche de l'Union européenne et comme axe thématique pour les futurs programmes-cadre de recherche. La contribution potentielle des mers à la résolution des problèmes énergétiques pourrait être l'un des points essentiels de la recherche à encourager.

La Commission est invitée à proposer une stratégie relative à la recherche maritime européenne et la meilleure coordination et mise en réseau des instituts européens de recherche maritime. A cette fin, les députés demandent la création d'un « consortium européen des sciences maritimes » avec la participation de tous les instituts européens pertinents de recherche maritime et le soutien de l'Union européenne. Le rapport exige que les connaissances acquises soient regroupées dans un centre de données européen auquel tous les instituts de recherche maritime doivent avoir accès. Il plaide en faveur de la promotion d'une conférence maritime européenne régulière qui fournirait une enceinte aux chercheurs et au secteur.

La Commission et les États membres sont invités à élaborer et à mettre en œuvre un programme de mesure pour le fonds marin européen et les eaux côtières européennes afin de pouvoir développer un atlas marin européen sur cette base. Enfin, soulignant l'importance des technologies de l'information et des communications (TIC) dans la logistique portuaire, les députés invitent la Commission à établir des normes européennes relatives aux TIC applicables dans l'ensemble des ports de l'Union et à jouer un rôle de premier plan dans les négociations relatives à la mise en place de normes technologiques internationales.

En conclusion, le rapport exige de poursuivre à l'avenir l'approche intégrée d'une politique maritime européenne. Il souligne que cette approche implique au minimum des rencontres régulières de coordination des commissaires ainsi qu'un échange de vues, régulier et public, avec les autres parties prenantes, par exemple dans le cadre de conférences tous les deux ans. Les députés invitent les futures présidences du Conseil à inclure la politique maritime dans leurs programmes de travail et demandent que la Commission indique une fois par an tous les projets bénéficiant d'un financement communautaire et se rapportant à la mer.

Vers une politique maritime de l'Union: une vision européenne des océans et des mers

Le Parlement européen adopté par 530 voix pour, 25 contre et 61 abstentions, le rapport d'initiative de Willi PIECYK (PSE, DE) en réponse au Livre vert de la Commission intitulé « Vers une politique maritime de l'Union: une vision européenne des océans et des mers ».

Les députés ont soutenu l'approche intégrée de la Commission européenne qui se définit par la combinaison de divers domaines politiques tels que les chantiers navals, le transport maritime, la sécurité des navires et la sûreté en mer, le tourisme, la pêche, la politique portuaire, l'environnement marin, la recherche, l'industrie et l'aménagement du territoire. Cependant, ils souhaiteraient davantage de coordination entre les différents niveaux de compétences, à savoir l'Union européenne, les gouvernements nationaux et les autorités régionales et locales.

Les principaux points abordés dans le rapport sont les suivants :

Changement climatique : estimant qu'il s'agit là du plus grand défi pour la politique maritime, le Parlement souligne que la politique européenne de la mer doit jouer un rôle important dans la lutte contre le changement climatique en s'appuyant au minimum sur trois politiques: 1) la réduction draconienne des émissions des navires, telles que le CO₂, le SO₂ et le NOx; 2) l'appréciation de la faisabilité des échanges de quotas d'émissions dans le domaine du transport maritime ; 3) l'utilisation et la promotion des énergies renouvelables, comme l'énergie éolienne et l'énergie solaire, pour le transport maritime. Les députés demandent à la Commission de proposer des mesures législatives pour réduire réellement les émissions de gaz à effet de serre en mer et exhortent l'Union européenne à prendre des mesures décisives visant à inclure le secteur maritime dans les conventions internationales sur le climat. Ils insistent également pour que tout projet de construction sur le littoral communautaire prenne en compte les conséquences du changement climatique et la montée du niveau des mers qui en résulte.

Transport maritime et navires européens : les députés estiment que le transport maritime exerce une pression considérable sur l'environnement ce qui rend indispensable un équilibre durable entre la protection de l'environnement et l'exploitation commerciale des océans européens. Ils demandent de nouveau à la Commission de présenter au Parlement et au Conseil, dans les plus brefs délais, une proposition visant à garantir que, dans les navires neufs, le fioul lourd servant de carburant soit, lui aussi, stocké dans des citernes sûres à double coque. Ils prient également la Commission de renforcer toutes les mesures relatives à la responsabilité civile et pénale en cas d'avarie ou d'incident. En outre, dans le cadre de la stratégie thématique sur la qualité de l'air, la Commission est invitée à présenter des propositions visant à : i) établir des normes d'émissions de NOx pour les navires utilisant les ports de l'Union européenne ; ii) désigner la mer Méditerranée et l'Atlantique du Nord-Est comme des zones de contrôle des émissions de soufre (SECA) conformément à la convention MARPOL ; iii) abaisser la teneur maximale en soufre autorisée dans les carburants maritimes utilisés dans les zones SECA par les navires de passagers de 1,5% à 0,5% ; iv) instaurer des mesures fiscales telles que des taxes ou des redevances sur les émissions de SO₂ et NOx produites par les navires ; v) encourager l'introduction de droits de ports et de chenaux différenciés, en favorisant les navires à faibles émissions de SO₂ et de NOx ; vi) encourager l'utilisation d'électricité provenant du littoral par les navires lorsqu'ils sont au port; vii) émettre une directive de l'Union européenne sur la qualité des carburants marins.

Par ailleurs, les députés estiment que l'exclusion des gens de la mer des directives sociales devrait être réexaminée par les partenaires sociaux, comme le propose le Livre vert. Ils jugent important d'améliorer l'image du secteur de la pêche. Cela passe notamment par un progrès en matière de santé et de sécurité sur les navires, par une rémunération et des conditions meilleures pour les équipages et par la recherche et l'éducation en vue d'améliorer les connaissances et les compétences. Le rapport préconise l'introduction d'un label de qualité européen, conformément au système de classification de la « liste blanche » de l'OMI, pour les navires qui satisfont aux normes les plus

récentes en matière de sécurité et de conditions sociales. Enfin, la Commission est invitée à soutenir, en intervenant au niveau de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), l'industrie européenne des chantiers navals, qui est exposée en permanence à la concurrence déloyale de la construction navale asiatique.

Politique côtière européenne et infrastructures portuaires européennes : le Parlement encourage les régions et les États membres à utiliser les instruments de la politique de cohésion pour assurer une intégration plus poussée dans la politique maritime et côtière, promouvoir l'esprit d'entreprise et créer des petites et moyennes entreprises, en contribuant ainsi à remédier au problème de l'emploi saisonnier. Il demande en particulier la mise en place d'un réseau des régions d'excellence maritime dans le cadre de l'objectif de coopération territoriale européenne. Il se déclare également en faveur de la création de davantage de grappes d'entreprises maritimes.

Compte tenu de la pollution atmosphérique de nombreuses villes et régions portuaires, les députés invitent les États membres et la Commission à renforcer les mesures incitatives pour le ravitaillement énergétique des navires à quai à partir de la terre, lorsque cela est économique et qu'il en résulte des avantages environnementaux. Ils demandent également la révision de la directive 2000/59/CE sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison afin que tous les navires qui relâchent dans les ports des États membres y laissent la totalité de leurs déchets solides et liquides. Selon les députés, une nouvelle stratégie maritime de l'Union devrait comprendre une stratégie relative aux ports.

Le rapport réclame également des mesures pour prévenir et gérer les risques de dommages liés à des catastrophes naturelles telles que les inondations, l'érosion, les tempêtes et les tsunamis, auxquels les zones côtières sont exposées. Il souligne en outre la nécessité d'adopter des mesures communautaires pour faire face aux menaces que les diverses activités humaines font peser sur les écosystèmes côtiers européens. La Commission est invitée prendre des mesures afin de limiter les polluants (pollution environnementale des mers) issus des eaux de ruissellement agricoles, des eaux usées et des rejets industriels, et les déchets qui sont souvent en plastique et sont susceptibles d'étouffer les mammifères marins, les tortues et les oiseaux de mer. Les députés demandent également que la Commission présente une stratégie européenne maritime durable pour le tourisme qui s'oriente sur une approche politique intégrée.

Politique de pêche intégrée : le Parlement est d'avis que les activités de pêche doivent contribuer au maintien de communautés côtières viables. Il souligne que cela nécessite l'accès aux pêcheries pour la pêche côtière, la pêche artisanale et la pêche de loisir, et que ces activités favorisent le tourisme et protègent le patrimoine côtier. Les députés considèrent qu'une manière importante de réduire les rejets est d'améliorer la sélectivité de la pêche, par des modifications des engins et des techniques de pêche. Ils demandent également des efforts accrus afin de mettre un terme au problème des prises accessoires et des rejets en mer imputables aux totaux admissibles de captures (TAC) et au régime des quotas de la PCP. Le rapport souligne également l'importance socio-économique croissante de la pisciculture face à la diminution mondiale des réserves halieutiques. De nouvelles techniques devraient être mises au point dans le secteur de l'aquaculture permettant une meilleure gestion de la qualité, une garantie de traçabilité tout au long des chaînes de production.

Recherche maritime, énergie, technique et innovation : les députés exigent l'ancrage des recherches maritimes comme thème transversal dans le 7ème programme-cadre de recherche de l'Union européenne et comme axe thématique pour les futurs programmes-cadre de recherche. La contribution potentielle des mers à la résolution des problèmes énergétiques pourrait être l'un des points essentiels de la recherche à encourager. La Commission est invitée à proposer une stratégie relative à la recherche maritime européenne et la meilleure coordination et mise en réseau des instituts européens de recherche maritime. A cette fin, les députés demandent la création d'un « consortium européen des sciences maritimes » avec la participation de tous les instituts européens pertinents de recherche maritime et le soutien de l'Union européenne. Il plaide en faveur de la promotion d'une conférence maritime européenne régulière qui fournirait une enceinte aux chercheurs et au secteur.

Les députés sont convaincus que le principe de précaution, tel que défini à l'article 174, paragraphe 2, du traité CE, doit constituer la base de toutes les formes d'exploitation des zones maritimes de l'Union. De plus, ils exigent la création d'une ligne budgétaire « projets pilotes dédiés à la politique maritime » afin de promouvoir des projets destinés à intégrer différents systèmes de surveillance maritime, de rassembler des données scientifiques sur la mer ainsi que de généraliser les réseaux et les bonnes pratiques dans le domaine de la politique maritime et de la gestion du littoral.