Procedure file

Informations de base

INI - Procédure d'initiative	2008/2009(INI)	Procédure terminée

Politique maritime intégrée pour l'Union européenne

Voir aussi 2010/2040(INI)

Sujet
3.15 Politique de la pêche
3.20.03 Transport maritime de personnes et frêt
3.20.03.01 Sécurité maritime
3.20.09 Politique portuaire
3.40.04 Construction navale, industie nautique
3.60 Politique de l'énergie
3.70.05 Pollution marine et côtière, pollution par les navires et les hydrocarbures
3.70.20 Développement durable
4.70 Politique régionale

Acteurs principaux

Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme	PSE PIECYK Willi	20/11/2007
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	ITRE Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	REGI Développement régional	PPE-DE MARQUES Sérgio	20/11/2007
	PECH Pêche		
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Affaires maritimes et pêche	BORG Joe	

Evénements clés

10/10/2007	Publication du document de base non-législatif	COM(2007)0575	Résumé
17/01/2008	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
08/04/2008	Vote en commission		Résumé
21/04/2008	Dépôt du rapport de la commission	A6-0163/2008	

20/05/2008	Résultat du vote au parlement		
20/05/2008	Débat en plénière		
20/05/2008	Décision du Parlement	T6-0213/2008	Résumé
20/05/2008	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques

Référence de procédure	2008/2009(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Rapport d?initiative
	Voir aussi 2010/2040(INI)
Base juridique	Règlement du Parlement EP 54
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/6/58012

Portail de documentation

Document de base non législatif		COM(2007)0575	10/10/2007	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		COM(2007)0574	10/10/2007	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SEC(2007)1278	10/10/2007	EC	
Document annexé à la procédure		SEC(2007)1279	10/10/2007	EC	
Document annexé à la procédure		SEC(2007)1280	10/10/2007	EC	
Document annexé à la procédure		SEC(2007)1283	10/10/2007	EC	
Projet de rapport de la commission		PE400.605	13/02/2008	EP	
Amendements déposés en commission		PE402.775	13/03/2008	EP	
Avis de la commission	REGI	PE400.597	02/04/2008	EP	
Avis de la commission	PECH	PE400.644	03/04/2008	EP	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A6-0163/2008	21/04/2008	EP	
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T6-0213/2008	20/05/2008	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2008)3593/2	12/06/2008	EC	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2008)4116	17/07/2008	EC	
Document de suivi		SEC(2009)1343	15/10/2009	EC	
Document de base non législatif		COM(2009)0540	15/10/2009	EC	Résumé

Politique maritime intégrée pour l'Union européenne

OBJECTIF : définir une politique maritime intégrée pour l'Union européenne ainsi qu'un plan d'action détaillé présentant un programme de travail pour les années à venir.

CONTEXTE : l'Europe compte 70.000 kilomètres de côtes, elle est bordée de deux océans et de quatre mers: l'océan Atlantique et l'océan Arctique, la mer Baltique, la mer du Nord, la mer Méditerranée et la mer Noire. Les régions maritimes de l'Union européenne contribuent pour environ 40% au PIB et représentent environ 40% de sa population. Les espaces maritimes et les côtes de l'Europe sont essentiels à son bien-être et à sa prospérité; ils sont les voies commerciales, les régulateurs climatiques, les sources d'approvisionnement en denrées alimentaires, en énergie et en ressources, et les lieux de résidence et de loisirs de prédilection des Européens. L'interaction entre l'Europe et la mer est intense, mais la pression commence à se faire sentir. La vulnérabilité croissante des régions côtières, l'encombrement de plus en plus important des eaux côtières, le rôle clé des océans dans le système climatique et la dégradation constante du milieu marin sont autant de défis à relever dans un contexte de mondialisation rapide.

Trop longtemps, les politiques concernant notamment les transports maritimes, la pêche, l'énergie, la surveillance et le contrôle des mers, le tourisme, le milieu marin et la recherche marine ont évolué séparément, engendrant parfois des défaillances, des incohérences et des conflits d'utilisation Forte de ce constat, la Commission envisage une politique maritime intégrée, englobant tous les aspects de notre relation avec les mers et les océans.

CONTENU : la présente communication s'appuie sur une large consultation publique sur la relation entre l'Europe et la mer qui s'est achevée en juin 2007. S?inspirant des nombreuses contributions reçues, la Commission propose une politique maritime intégrée pour l'Union européenne, fondée sur le constat que toutes les questions relatives aux océans et aux mers d'Europe sont liées entre elles et que les politiques maritimes doivent être élaborées conjointement.

Une politique maritime intégrée renforcera la capacité de l'Europe à faire face à la mondialisation et la compétitivité, au changement climatique, à la détérioration du milieu marin, à la sécurité et à la sûreté maritime, ainsi qu'à la sécurité énergétique et à l'utilisation durable de l'énergie. Cette politique doit reposer sur l'excellence dans le domaine de la recherche, de la technologie et de l'innovation marine et doit trouver ses fondements dans la stratégie de Lisbonne pour la croissance et l'emploi et dans celle de Göteborg pour le développement durable.

Une politique maritime intégrée:

- modifiera la manière d?élaborer les politiques et de prendre les décisions : l?approche sectorielle est désormais inadéquate. Il faut comprendre les interactions et les prendre en considération, développer des instruments communs, identifier et exploiter les synergies, et éviter ou résoudre les conflits ;
- élaborera et mettra en ?uvre un programme de travail : les actions menées dans le cadre des différentes politiques sectorielles doivent s'inscrire dans un cadre politique cohérent.

La politique maritime doit se concentrer sur les 5 domaines suivants: 1) maximiser une exploitation durable des mers et des océans ; 2) créer un socle de connaissances et d'innovation pour la politique maritime ; 3) offrir une qualité de vie supérieure dans les régions côtières ; 4) promouvoir la position de chef de file de l'Europe dans les affaires maritimes internationales ; 5) améliorer la visibilité de l'Europe maritime.

La communication et le plan d'action qui l'accompagne énumèrent toute une série d'actions concrètes qui seront lancées durant le mandat de la Commission actuelle. Ces actions couvrent un vaste éventail de questions telles que le transport maritime, la concurrence des entreprises maritimes, l'emploi, la recherche scientifique, les pêcheries et la protection de l'environnement marin. Elles seront guidées par les principes de subsidiarité et de compétitivité, l'approche fondée sur les écosystèmes et la participation des parties prenantes. Les projets suivants sont particulièrement importants:

- un espace maritime européen sans barrières;
- une stratégie européenne pour la recherche marine;
- des politiques maritimes nationales intégrées, à élaborer par les États membres;
- un réseau européen de surveillance maritime;
- une feuille de route pour l'aménagement de l'espace maritime par les États membres;
- une stratégie pour atténuer les conséquences du changement climatique sur les régions côtières;
- une réduction des émissions de CO_2 et de la pollution causée par la navigation;
- la lutte contre la pêche pirate et l'interdiction de la pratique destructrice de la pêche au chalut de fond en haute mer;
- un réseau européen de pôles d'activités maritimes («clusters»);
- un réexamen des dérogations à la législation du travail européenne accordées aux secteurs du transport maritime et de la pêche.

Une politique maritime intégrée ne donnera de bons résultats que si elle bénéficie de l'engagement et du soutien continus de l'ensemble des acteurs économiques et des parties intéressées. La Commission continuera à travailler avec les parties concernées et les autorités aux niveaux européen, national et régional afin de concrétiser sa vision des choses.

D'autres initiatives seront présentées dans les prochaines semaines en ce qui concerne la politique portuaire, les pêcheries et la protection du milieu marin.

Politique maritime intégrée pour l'Union européenne

La Commission a présenté une communication sur les conclusions de la consultation sur une politique maritime européenne qui fait suite à l?adoption du Livre vert sur la politique maritime.

La consultation a duré un an et a obtenu un taux de réponse sans précédent. Elle s'est distinguée non seulement par un taux de participation inégalé, mais également par le niveau de la participation. La Commission a reçu plus de 490 contributions et plus de 230 événements ont été organisés pour discuter de la politique maritime avec les intéressés.

Les principales conclusions s?articulent autour des points suivants :

La recherche d'une valeur ajoutée : les parties prenantes sont favorables à une approche intégrée de la politique maritime dans l'Union

européenne parce qu'elle permet de prendre en considération les besoins et les préoccupations des secteurs connexes qui sont actuellement traités dans le cadre de politiques distinctes. Le processus de consultation confirme la volonté d'établir un lien entre les personnes dont la vie et le travail sont intimement liés à la mer, notamment les marins et les pêcheurs, et celles qui travaillent dans des secteurs économiques apparentés. Les opérateurs soulignent la nécessité d'intégrer les systèmes et d'adopter des normes dans le domaine du contrôle et de la surveillance maritime. Les chercheurs mettent pour leur part en évidence les avantages économiques d'une utilisation combinée d'instruments onéreux nécessaires à leurs travaux.

Certains demandent toutefois que le développement d'une approche intégrée ne mène pas à trop de réglementation ou à trop de centralisation de la part de l'Union européenne. Nombre de personnes ayant répondu à la consultation indiquent qu'elles ne souhaitent pas que l'intégration de la politique ait une incidence sur les compétences existantes.

Subsidiarité signifie responsabilité : la réaction au Livre vert confirme qu'une politique maritime européenne doit reposer sur la répartition actuelle des compétences dans l'UE. Le principe de subsidiarité et la participation des parties prenantes joueront donc un rôle fondamental dans les futures initiatives de la politique maritime de l'Union européenne.

Le rôle de l'Union européenne est perçu comme étant un rôle de médiateur plutôt qu'un rôle d'«intégrateur». C?est notamment le cas en ce qui concerne l'aménagement du territoire et les activités offshore des États. L'idée de «garde-côtes européens» ne séduit guère, mais il existe en revanche un intérêt pour une coopération entre les États membres afin d'atteindre des objectifs similaires sans toutefois opérer de transfert de compétences.

L'accent a été mis sur la nécessité d'une meilleure mise en ?uvre et d'une interaction plus cohérente entre les politiques et les cadres juridiques existants. De plus, des parties prenantes ont demandé que des initiatives réglementaires spécifiques soient prises afin de combler des lacunes dans la législation européenne. Le taux de participation élevé des autorités locales et régionales révèle leur souhait de partager leur expérience et à fournir des contributions. Quant au secteur industriel, il plaide en faveur de moins de réglementation et de plus d'autorégulation.

Des problèmes et des responsabilités à l'échelle mondiale : le caractère mondial des activités maritimes, telles que le transport maritime et la pêche, est devenu apparent au cours du processus de consultation. Plusieurs parties prenantes estiment que l'UE devrait assurer la promotion de mesures visant à protéger l'écosystème mondial, y compris la haute mer. En l'espèce, la majorité d?entre elles conviennent de la nécessité d'adopter des règles et normes multilatérales et de veiller à leur mise en ?uvre et à leur application. Les points de vue divergent en revanche quant à la manière d'y parvenir. Certains insistent pour que l'élaboration des normes se fasse uniquement dans le contexte multilatéral et s'opposent à ce que l'UE soit la première à en élaborer. Mais un nombre non négligeable de parties prenantes estime également que l'UE a un rôle important à jouer en tant que chef de file. Tous s'accordent à penser qu'il est avantageux que l'UE donne l'exemple.

Le processus de consultation corrobore donc la nécessité de prévoir un volet international dans la politique maritime européenne. Les parties prenantes veulent encore s'assurer que toutes les possibilités offertes par le système actuel sont pleinement exploitées avant d'essayer de nouvelles solutions.

Utilisation durable des ressources: le processus de consultation montre combien la prospérité de l'Europe est tributaire de la disponibilité de services maritimes sûrs et efficaces. Les parties prenantes conviennent que les services maritimes et les ports sont des secteurs à haut potentiel de croissance et que les prestations internationales et intérieures de l'UE dans le secteur maritime reposent sur la fourniture de produits d'une qualité supérieure et non sur des produits meilleur marché. Les technologies du futur, telles que les énergies renouvelables et, en particulier, les énergies éolienne et houlomotrice, seront des pierres angulaires d'une économie plus durable.

Un large consensus existe en faveur de l'amélioration de la collecte et de l'utilisation des données (notamment en temps réel) concernant les mers et les océans. Il faut également des normes élevées afin d'assurer une qualité supérieure et, partant, la compétitivité, mais aussi des normes qui soutiennent la durabilité. Du côté de l'industrie, on précise que la compétitivité sur la base de normes élevées ne peut fonctionner que si ces normes sont appliquées universellement, assurant ainsi des conditions de concurrence homogènes. De plus, on rappelle que les approches volontaires donnent parfois de meilleurs résultats que les règlementations contraignantes.

Les parties prenantes ont indiqué qu'il fallait améliorer les compétences et la formation. Les avis divergent quant à la question de savoir s'il est justifié que des secteurs maritimes soient exclus de la législation sociale de l'UE et, dans l'affirmative, lesquels. Tous conviennent cependant de la nécessité de contribuer à la mise en place de conditions de concurrence homogènes dans le secteur à l'échelle mondiale et sur le rôle que la réglementation européenne peut jouer dans ce contexte.

Il est généralement admis qu'il faut établir des zones marines protégées, mais leur désignation, en revanche, suscite la controverse. Le développement de biotechnologies bleues ou d'autres utilisations de ressources génétiques est perçu comme une chance, montrant la nécessité d'une approche intégrée liant recherche, durabilité et adoption de règles à l'échelle internationale. Les parties prenantes précisent que des sources terrestres sont responsables de près de 80% de la pollution marine et demandent que de nouvelles mesures soient prises pour lutter contre ce phénomène.

Les parties intéressées mentionnent aussi l'importance du lien entre les instruments environnementaux existants et la mise en ?uvre de la stratégie thématique pour la protection et la conservation du milieu marin. Certaines attirent l'attention sur la nécessité d'aller au-delà de la stratégie thématique pour le milieu marin afin d'embrasser un éventail plus large d'objectifs en matière de protection de l'environnement, tandis que d'autres veulent s'assurer que les analyses d'impact des mesures et règlementations en faveur de l'environnement tiennent dûment compte des priorités économiques.

Pour assurer une gestion durable des mers et des espaces côtiers, il faut travailler sur la base des écosystèmes et des écorégions. Les parties prenantes soulignent la nécessité d'une coopération entre les régions côtières et les États membres limitrophes, mais aussi avec les pays voisins. De nombreuses voix se font entendre en faveur d'une meilleure intégration des préoccupations environnementales dans la politique de la pêche combinée à une meilleure intégration de la pêche dans la politique maritime. De plus, sans amélioration dans les domaines de la formation, des conditions de travail et des perspectives d?emploi, les parties prenantes estiment qu'il n'est pas réaliste d'envisager une approche durable de la pêche.

Gestion maritime: les parties prenantes soulignent la nécessité d'une planification et d'une gestion coordonnées des utilisations concurrentes des mers. Elles s'accordent à dire que l'aménagement du territoire maritime serait un bon outil à utiliser dans l'ensemble de l'UE, mais que cette compétence devrait rester nationale.

L'initiative concernant l'établissement d'un réseau européen de données est généralement bien accueillie et de nombreuses propositions ont

été faites concernant les aspects pratiques de cette tâche. Très peu de parties prenantes contestent le fait que des économies peuvent être réalisées grâce à la normalisation, l'interconnexion et la communication entre les systèmes sectoriels existants.

Les acteurs régionaux, y compris le Comité des régions, demandent l'adoption d'approches spécifiques et ciblées en matière de financement des régions côtières, fondées sur une meilleure transparence, et l'établissement d'un lien entre les instruments financiers existants, le tout sous la direction d'un Fonds côtier européen.

Les Européens et la mer: participation et engagement : les contributions plaident en faveur d'une consultation et d'un dialogue, mais aussi d'une meilleure information de toutes les personnes concernées par la politique maritime. Les réponses des citoyens et de la société civile sont mitigées. Certains craignent que l'UE s'approprie des compétences nationales ou locales mais, dans l'ensemble, les réponses reçues montrent que le public se préoccupe de l'écosystème marin de la planète et qu'il a l'impression que l'action des gouvernements est insuffisante pour faire face aux pratiques nuisibles à cet écosystème.

Tout le monde s'accorde à dire qu'il faut améliorer l'image globale des secteurs maritimes. De nombreuses idées ont été avancées concernant l'organisation d'échanges de bonnes pratiques, l'organisation de conférences, la participation d'experts du monde maritime, tels que les pêcheurs, ou la mise sur pied de petits projets visant à informer les communautés locales ou les touristes.

Politique maritime intégrée pour l'Union européenne

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport d?initiative de M. Willi PIECYK (PSE, DE) sur une politique maritime intégrée pour l'Union européenne, en réponse à une communication sur le même sujet.

Tout en saluant la communication présentée par la Commission, les députés estiment dans l?ensemble, que le plan d?action contient trop peu de mesures concrètes. La Commission est invitée à utiliser à l?avenir de manière plus ambitieuse les instruments dont elle dispose conformément aux traités. Les députés déplorent également que le plan d'action adopte une approche peu contraignante à l'égard des défis posés par le changement climatique : selon eux, une des tâches de la politique maritime européenne doit consister à définir de toute urgence les mesures d'adaptation nécessaires, notamment à la fonte des glaciers menant à la montée du niveau de la mer et au danger accru d'inondation dans les ports et les régions côtières. Ils appellent, à cet égard, à une contribution de toutes les politiques pertinentes, notamment de la politique en matière de recherche.

La commission parlementaire rappelle que la politique maritime doit apporter une contribution déterminante à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, notamment par l'inclusion de la navigation dans les échanges de quotas d'émissions et par une intensification des efforts de la recherche visant tant à exploiter les mers comme source d'énergie renouvelable qu'à développer des nouvelles technologies moins polluantes pour la propulsion des navires. Elle demande expressément à la Commission d'être plus ambitieuse dans la lutte contre les émissions de soufre et d?oxydes d?azote, ainsi que les déchets solides provenant de navires et de coopérer plus étroitement avec l'Organisation maritime internationale (OMI) sur cette question.

Les députés soulignent la proportion significative de la pollution maritime d'origine terrestre dans la pollution globale des mers européennes, ainsi que l?absence de solution proposée par la Commission à cette question. Ils appellent à nouveau la Commission à présenter un plan d'action visant à réduire cette pollution et demandent aux États membres de transposer sans délai les actes juridiques à cet égard, ainsi que la directive-cadre sur l'eau. Ils prient également la Commission d?aider les États membres à mettre en ?uvre un plan visant à dresser l'inventaire et à établir une cartographie des épaves et des sites archéologiques immergés appartenant au patrimoine historique et culturel communautaire.

Le rapport se félicite du bilan dressé par la Commission concernant l'exclusion des gens de la mer de divers volets de la législation sociale européenne, y compris en matière de protection du travail. Les députés proposent la révision des directives concernées en étroite collaboration avec les partenaires sociaux. Ils prient instamment les États membres qui ne l'ont pas encore fait de ratifier, dans les meilleurs délais, la Convention du travail maritime (2006) adoptée avec l?objectif d?améliorer les conditions de vie et de travail des gens de mer et à prévenir la concurrence déloyale dans ce secteur par la mise à jour et le regroupement de toutes les normes internationales en vigueur en matière de travail.

Dans le secteur de la pêche, l'objectif essentiel de la politique maritime de l?UE doit être d'encourager la modernisation et le développement durable, équilibré et équitable de ce secteur. Les députés sont d'avis que l'accroissement du nombre et de la qualité des emplois liés à la mer, notamment dans le secteur de la pêche, dépend également de la garantie d'un revenu juste et adéquat, de conditions de travail décentes (notamment des points de vue de la santé et de la sécurité) et de l'accès à la formation pour les professionnels de ce secteur. Les États membres sont invités à procéder à une reconnaissance mutuelle des diplômes délivrés par l'enseignement professionnel moyen pour les emplois de capitaines et de mécaniciens de bateaux de pêche.

Le rapport soutient expressément l'intention de la Commission d'exploiter le potentiel que représente le cabotage maritime et la navigation intérieure entre les États membres et d'intégrer rapidement ce dernier dans le marché intérieur. Il se félicite, par ailleurs, de l'intention de la Commission d'accélérer la préparation de ses propositions visant à créer une zone de transport maritime commune pour mettre en place une stratégie globale en matière de transports maritimes pour la période 2008 ? 2018.

Les députés soutiennent enfin la proposition visant à instaurer une « Journée maritime européenne » annuelle, qui devrait être mise à profit pour souligner l'importance de la politique maritime en dehors des milieux professionnels, avec la participation des citoyens, des écoles, des universités et des organisations non gouvernementales.

Politique maritime intégrée pour l'Union européenne

Le Parlement européen a adopté par 587 voix pour, 20 voix contre et 38 abstentions, une résolution sur une politique maritime intégrée pour l'Union européenne, en réponse à une communication de la Commission sur le même sujet.

Le rapport d?initiative avait été déposé en vue de son examen en séance plénière par M. Willi PIECYK (PSE, DE), au nom de la commission des transports et du tourisme.

Tout en saluant la communication présentée par la Commission, les députés estiment dans l?ensemble, que le plan d?action contient trop peu de mesures concrètes. La Commission est invitée à utiliser à l?avenir de manière plus ambitieuse les instruments dont elle dispose conformément aux traités. Les députés déplorent également que le plan d'action adopte une approche peu contraignante à l'égard des défis posés par le changement climatique : selon eux, une des tâches de la politique maritime européenne doit consister à définir de toute urgence les mesures d'adaptation nécessaires, notamment à la fonte des glaciers menant à la montée du niveau de la mer et au danger accru d'inondation dans les ports et les régions côtières. Ils se félicitent par conséquent de l'intention de la Commission de présenter une initiative sur l'Arctique et demande à la communauté et aux décideurs scientifiques d'étudier de manière plus approfondie les possibilités de protéger les calottes glaciaires polaires.

La résolution rappelle que la politique maritime doit apporter une contribution déterminante à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, notamment par l'inclusion de la navigation dans les échanges de quotas d'émissions et par une intensification des efforts de la recherche visant tant à exploiter les mers comme source d'énergie renouvelable qu'à développer des nouvelles technologies moins polluantes pour la propulsion des navires. Elle demande expressément à la Commission d'être plus ambitieuse dans la lutte contre les émissions de soufre et d?oxydes d?azote, ainsi que les déchets solides provenant de navires et de coopérer plus étroitement avec l'Organisation maritime internationale (OMI), notamment lorsqu?il s?agit :

- d?établir des normes d'émissions d'oxydes d'azote pour les navires utilisant les ports de l'Union,
- de désigner la mer Méditerranée, la mer Noire et l'Atlantique du Nord-est comme des zones de contrôle des émissions de soufre (SECA), conformément à la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (convention MARPOL),
- de réduire 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%,
- d?instaurer des mesures fiscales telles que des taxes ou des redevances sur les émissions de dioxydes de soufre et d'oxydes d'azote produites par les navires et à rechercher les moyens d'imposer ces mesures et ces redevances à tous les navires, indépendamment de leur pavillon, qui mouillent dans des ports communautaires ou qui naviguent dans les eaux des États membres de l'Union,
- d?encourager l'introduction de droits de ports et de chenaux différenciés, en favorisant les navires à faibles émissions de dioxydes de soufre et d'oxydes d'azote,
- d?introduire progressivement l'obligation d'avitailler en énergie depuis la terre les navires au mouillage dans les ports,
- d?édicter une directive de l'Union sur la qualité des carburants marins.

Les députés soulignent la proportion significative de la pollution maritime d'origine terrestre dans la pollution globale des mers européennes, ainsi que l?absence de solution proposée par la Commission à cette question. Ils appellent à nouveau la Commission à présenter un plan d'action visant à réduire cette pollution et demandent aux États membres de transposer sans délai les actes juridiques à cet égard, ainsi que la directive-cadre sur l'eau. Ils prient également la Commission d?aider les États membres à mettre en ?uvre un plan visant à dresser l'inventaire et à établir une cartographie des épaves et des sites archéologiques immergés appartenant au patrimoine historique et culturel communautaire.

La résolution se félicite du bilan dressé par la Commission concernant l'exclusion des gens de la mer de divers volets de la législation sociale européenne, y compris en matière de protection du travail (ex : licenciements collectifs, maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d?entreprises, information, consultation et détachement des travailleurs). Les députés proposent la révision des directives concernées en étroite collaboration avec les partenaires sociaux. Ils prient instamment les États membres qui ne l'ont pas encore fait de ratifier, dans les meilleurs délais, la Convention du travail maritime (2006) adoptée avec l?objectif d?améliorer les conditions de vie et de travail des gens de mer et à prévenir la concurrence déloyale dans ce secteur par la mise à jour et le regroupement de toutes les normes internationales en vigueur en matière de travail.

En ce qui concerne la piraterie internationale, les députés demandent à la Commission et aux États membres de soutenir, dans le cadre de l'Organisation des Nations unies et de l'Organisation maritime internationale (OMI), l'initiative promue par plusieurs États membres, visant à étendre le droit de poursuite par mer et par air aux eaux territoriales des États côtiers, sous réserve de l'accord des pays concernés, et à mettre en place un mécanisme d'assistance mutuelle pour faire face aux cas de piraterie. La Commission est invitée à mettre en place un système communautaire de coordination et de reconnaissance mutuelle, qui permettrait aux bateaux militaires battant pavillon d'un État membre de protéger les bateaux de pêche et les navires marchands d'autres États membres dans les eaux internationales.

Dans le secteur de la pêche, l'objectif essentiel de la politique maritime de l?UE doit être d'encourager la modernisation et le développement durable, équilibré et équitable de ce secteur. Les députés sont d'avis que l'accroissement du nombre et de la qualité des emplois liés à la mer, notamment dans le secteur de la pêche, dépend également de la garantie d'un revenu juste et adéquat, de conditions de travail décentes (notamment des points de vue de la santé et de la sécurité) et de l'accès à la formation pour les professionnels de ce secteur. Les États membres sont invités à procéder à une reconnaissance mutuelle des diplômes délivrés par l'enseignement professionnel moyen pour les emplois de capitaines et de mécaniciens de bateaux de pêche.

Les députés soutiennent enfin la proposition visant à instaurer une « Journée maritime européenne » annuelle, qui devrait être mise à profit pour souligner l'importance de la politique maritime en dehors des milieux professionnels, avec la participation des citoyens, des écoles, des universités et des organisations non gouvernementales.