

Mercredi, 5 mai 2010

19. demande avec insistance que l'acquis soit en première priorité adapté dans les domaines politiques qui, avant l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne, n'étaient pas soumis à la procédure de codécision; demande pour ce faire une révision au cas par cas, afin de garantir que, en particulier, toutes les mesures appropriées de portée générale qui ont été adoptées jusqu'à présent au titre des articles 4 et 5 de la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾ soient définies comme actes délégués;

20. considère que, afin de pleinement préserver les prérogatives du législateur, une attention particulière devrait être accordée à l'utilisation relative des articles 290 et 291 du traité FUE ainsi qu'aux conséquences pratiques du recours à l'un ou à l'autre de ces articles, que ce soit au cours de l'alignement susmentionné ou lors du traitement de propositions en vertu de la procédure législative ordinaire; insiste sur le fait que les co-législateurs ont le pouvoir de décider que les questions précédemment adoptées selon la procédure de réglementation avec contrôle peuvent être adoptées soit conformément à l'article 290 du traité FUE, soit selon la procédure législative ordinaire;

*

* *

21. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission.

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

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

P7_TA(2010)0128

Résolution du Parlement européen du 5 mai 2010 sur les objectifs stratégiques et les recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018 (2009/2095(INI))

(2011/C 81 E/03)

Le Parlement européen,

- vu la communication de la Commission du 21 janvier 2009 intitulée «Objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018» (COM(2009)0008) (communication sur la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018),
 - vu la communication de la Commission du 10 octobre 2007 relative à une politique maritime intégrée pour l'Union européenne (COM(2007)0575),
 - vu l'article 48 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme (A7-0114/2010),
- A. considérant que les compagnies d'armement européennes contribuent largement à l'économie européenne mais qu'elles doivent également faire face à la concurrence mondiale,
- B. considérant que des mesures structurelles et intégrées sont essentielles pour maintenir et développer le secteur maritime indispensable en Europe et qu'elles doivent permettre de renforcer la compétitivité du transport maritime et de ses secteurs connexes, en intégrant les exigences de développement durable et de concurrence loyale,

Mercredi, 5 mai 2010

- C. considérant qu'il est absolument nécessaire d'attirer les jeunes vers les carrières maritimes et de les maintenir dans la profession, et que le niveau de formation des carrières maritimes en Europe devrait être amélioré par la révision prochaine de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW);
- D. considérant que le changement climatique représente le plus grand défi du 21^e siècle dans tous les domaines de la politique européenne,
- E. considérant que la navigation maritime est un moyen de transport relativement écologique, qui offre un grand potentiel d'amélioration dans ce domaine, et qu'il doit participer aux efforts de lutte contre le changement climatique en diminuant graduellement l'empreinte carbone des navires et des infrastructures portuaires,
- F. considérant que la sécurité est un préalable essentiel pour les entreprises portuaires, les armateurs et le personnel à terre et en mer, et que les mesures de sécurité doivent prendre en considération la protection de l'environnement côtier et marin et les conditions de travail dans les ports et à bord des navires,
- G. considérant des attaques criminelles contre des navires européens de pêche, de commerce et de passagers continuent d'être perpétrées dans le golfe d'Aden, au large des côtes somaliennes et dans les eaux internationales,
- H. considérant que l'industrie maritime européenne joue un rôle moteur au niveau mondial et que cette position ne peut et ne doit être préservée sur le long terme que par l'innovation,
- I. considérant que les décisions doivent être prises à un niveau d'administration adéquat, au niveau mondial si possible, au niveau européen si nécessaire,

Généralités

1. accueille favorablement la communication sur la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018;
2. insiste sur l'importance du secteur du transport maritime pour l'économie européenne non seulement en tant que moyen de transport de personnes, de matières premières, de marchandises et de produits énergétiques, mais également en tant que noyau d'un pôle plus large d'activités maritimes telles que l'industrie navale, la logistique, la recherche, le tourisme, la pêche et l'aquaculture, et l'éducation;
3. souligne que la politique du transport maritime de l'UE doit prendre en compte le fait que ce secteur n'est pas seulement soumis à la concurrence au sein de l'Union, mais également et surtout à la concurrence internationale; souligne, par ailleurs, l'importance de la croissance du transport maritime en tant que noyau d'un pôle plus large d'activités de transport tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'UE;
4. souhaite que les politiques maritimes de l'UE soient désormais conçues à l'échelle d'une «mer européenne unique» et, par conséquent, demande à la Commission de développer une politique européenne de transport maritime au sein d'un espace maritime commun;

Marché

5. demande que la Commission poursuive sa lutte contre les abus des pavillons de complaisance;
6. Invite, dès lors, les États membres à encourager l'utilisation de leur pavillon et à soutenir leurs pôles d'activité maritimes à terre, en accordant, par exemple, aux navires des avantages fiscaux tels que la taxation au tonnage et des avantages fiscaux aux gens de la mer et aux armateurs;

Mercredi, 5 mai 2010

7. est d'avis que le secteur maritime, comme tout secteur de l'économie, doit être soumis, en principe, à la réglementation sur les aides d'État, bien que des aides d'État puissent être allouées exceptionnellement pour des cas spécifiques, à condition qu'elles soient octroyées de manière temporaire, transparente et exemplaire;

8. considère que les orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime (qui expirent en 2011) doivent être maintenues et prorogées vu qu'elles ont contribué de manière appréciable au maintien de la compétitivité internationale du transport maritime européen, à sa capacité de faire face avec succès à la concurrence souvent déloyale de la part de pays tiers et au maintien de sa position de leader international et qu'elles ont, par conséquent, ainsi contribué à soutenir l'économie des États membres;

9. appelle la Commission à présenter en 2010 les nouvelles règles annoncées en matière d'aides d'État pour le transport maritime; est d'avis que la Commission doit présenter le plus rapidement possible les lignes directrices sur les aides d'État pour les ports;

10. souligne à cet égard que les aides d'État doivent soutenir exclusivement les industries maritimes européennes qui ressentent l'obligation de satisfaire aux critères sociaux, de promouvoir l'emploi et de former du personnel en Europe tout en garantissant la compétitivité mondiale du transport maritime européen;

11. invite les États membres à signer, ratifier et appliquer rapidement la convention des Nations unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué par mer, connue sous le nom de «Règles de Rotterdam», qui détermine le nouveau régime de responsabilité maritime;

12. invite la Commission à prendre en considération plus qu'auparavant, lors de la prochaine révision des orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport, le transport maritime et ses structures terrestres, notamment la connexion multimodale des ports européens à leur hinterland;

13. accueille favorablement la proposition de directive de la Commission concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée ou à la sortie des ports des États membres (COM(2009)0011), qui vise à simplifier les procédures administratives existantes pour le transport maritime européen à courte distance; invite la Commission à continuer d'encourager le transport maritime à courte distance afin d'accroître sensiblement les performances du transport maritime au sein de l'Union;

Domaine social

14. se félicite des initiatives prises par les États membres et la Commission pour mettre davantage en valeur les professions maritimes aux yeux des jeunes ressortissants européens; insiste sur le besoin de mettre en œuvre des formations tout au long de la vie, ainsi que des mesures de reconversion à destination des gens de mer et de terre à tous les niveaux, afin de renforcer les qualifications professionnelles et les compétences de la main d'œuvre; plaide également pour un plus grand accès aux informations sur le secteur dans les écoles ainsi que pour l'augmentation des postes de stagiaires;

15. invite les États membres, dans le cadre de conventions internationales, telles que la Convention STCW et la Convention du travail maritime de 2006 de l'OIT, à améliorer et à moderniser les programmes déjà existant de formation en vue de renforcer davantage la qualité des écoles de marine;

16. insiste sur le fait que les gens de mer issus de pays tiers doivent satisfaire à des critères de formation adéquats, conformément à la Convention STCW, et appelle les compagnies d'armement et les inspections nationales à garantir et contrôler que tel soit le cas, aidées, en cas de besoin, par l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM); réitère sa demande que les États membres ratifient rapidement la convention du travail maritime 2006 de l'OIT et que la proposition de la Commission basée sur l'accord de l'industrie soit adoptée dès que possible afin que ses éléments clés soient intégrés dans le droit européen;

Mercredi, 5 mai 2010

17. invite les États membres à encourager l'emploi de gens de mer européens dans leur propre flotte et à créer des installations suffisantes pour empêcher la migration des gens de mer hors de l'UE;
18. se félicite de la proposition de la Commission adressée aux États membres les invitant à promouvoir la coopération entre les institutions maritimes européennes et les encourageant à harmoniser leurs programmes de cours et de formation respectifs afin de promouvoir et de développer des niveaux élevés de qualification et des compétences avancées pour les gens de mer de l'UE;
19. souligne que la dimension sociale et les conditions de travail des marins européens sont intimement liées à la compétitivité de la flotte européenne, et qu'il est nécessaire de faciliter la mobilité de la main d'œuvre dans les industries maritimes en Europe et d'assurer un fonctionnement total du marché intérieur, sans barrières et sans restrictions injustifiées aux prestations de services;
20. encourage l'échange de bonnes pratiques en matière de conditions d'emploi et de normes sociales, ainsi que l'amélioration des conditions de vie à bord des navires, notamment en développant les technologies de l'information et de la communication, en améliorant l'accès aux soins de santé, en renforçant les normes de sécurité et la formation pour faire face aux risques inhérents aux métiers des gens de mer;
21. rappelle que les contrôles doivent être concrets, qu'ils doivent se fonder sur une évaluation des risques et qu'ils ne doivent générer aucune charge réglementaire inutile dans le secteur;
22. souhaite qu'une étude soit menée pour déterminer dans quelle mesure les nouvelles technologies permettent de compenser le manque croissant de personnel marin, mais prévient des dangers de l'introduction hâtive de technologies non éprouvées;
23. appelle les autorités des ports maritimes à améliorer les installations pour les gens de mer dont le bateau mouille en rade, notamment à mettre à leur disposition des installations de transport facilitant les trajets du bateau à la côte et inversement;

Environnement

24. reconnaît que des progrès considérables doivent être réalisés dans la réduction des émissions d'oxyde de soufre, d'oxyde d'azote, de particules fines (PM10) et de CO₂, ce qui est nécessaire au regard des objectifs de l'Union européenne en matière de protection du climat; insiste sur le fait que ce secteur est en mesure de contribuer à la lutte contre les émissions nocives et le changement climatique et qu'à cet égard, les investissements publics et privés dans la recherche et le développement se révéleront particulièrement intéressants;
25. souligne que des mesures de réduction doivent être adoptées rapidement et mises en œuvre de manière contraignante via l'Organisation maritime internationale afin de limiter les distorsions de concurrence, mais que cela ne doit pas empêcher l'UE de prendre des initiatives de réduction applicables aux flottes de ses États membres, encourageant ainsi les autres continents à devenir compétitifs dans ce domaine; signale à cet égard les grandes différences qui existent entre le transport maritime à courte et à longue distance et qui doivent être prises en compte dans les négociations au sein de l'OMI;
26. invite les États membres à exploiter davantage la possibilité d'établir des zones maritimes de contrôle des émissions, notamment pour l'oxyde d'azote, et si possible en collaboration avec les pays voisins; rappelle que la création de nouvelles zones maritimes de contrôle des émissions ne peut entraîner une distorsion de la concurrence intra-européenne;
27. appuie les mesures permettant des reports modaux en faveur du transport maritime afin de désengorger les axes routiers; invite l'Union européenne et les États membres à créer des plates-formes logistiques portuaires indispensables au développement de l'intermodalité et au renforcement de la cohésion territoriale; insiste sur le fait que les réglementations internationales et de l'Union européenne ne doivent pas entraver les efforts entrepris en ce sens par les autorités nationales; espère la mise en place rapide et étendue, dans le cadre de l'Union pour la Méditerranée, d'autoroutes de la mer qui permettront de réduire à la fois la pollution et la congestion des réseaux terrestres;

Mercredi, 5 mai 2010

28. est entièrement favorable à la modification de l'annexe VI de la convention Marpol opérée en octobre 2008 par l'OMI afin de réduire les émissions d'oxyde de soufre et d'oxyde d'azote des navires; s'inquiète toutefois d'un possible recul du transport maritime à courte distance au profit du transport routier comme conséquence de la limite d'émissions de soufre de 0,1 % prévue à partir de 2015 dans les zones de contrôle des émissions de soufre de la mer du Nord et de la mer Baltique; invite dès lors la Commission à présenter une analyse d'impact à ce sujet au Parlement le plus rapidement possible, au plus tard pour la fin 2010;

29. considère que tous les modes de transport, y compris le transport maritime, doivent progressivement internaliser leurs coûts externes; estime que l'introduction de ce principe générera des fonds qui pourront être prioritairement mobilisés pour réaliser des efforts en faveur de l'innovation;

30. appelle la Commission et les États membres à chercher d'autres instruments, comme l'introduction d'une taxe sur le combustible de soute, de préférence calculée en fonction de la qualité et du respect de l'environnement du combustible, ou le concept des «ports écologiques» dans lesquels les bateaux propres ont la priorité et/ou paient moins de taxes portuaires;

31. appelle les États membres à œuvrer dans le cadre de l'OMI pour établir et mettre en œuvre des normes environnementales appropriées et applicables à l'échelle internationale;

32. signale à cet égard les progrès technologiques intervenus dans la navigation fluviale, qui permettent de réduire fortement les émissions des moteurs existants et, éventuellement, d'utiliser comme carburant du gaz naturel liquéfié; invite la Commission à étudier ces techniques pour déterminer si elles peuvent s'appliquer également aux navires de mer et pour rechercher des moyens d'en accélérer la mise en œuvre;

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

34. appelle l'Union européenne à prendre la tête de ce processus au niveau international, notamment au sein de l'OMI, afin de réduire les émissions du secteur maritime;

35. souligne l'importance, dans les ports européens, des dispositions techniques interoperables pour le recours au réseau électrique du littoral, qui permet de réduire fortement la charge sur l'environnement; invite la Commission à vérifier quels ports peuvent tirer efficacement avantage de ces mesures;

36. insiste pour que la Commission, dans le cadre de sa politique de recherche et de développement, donne la priorité à l'innovation en matière de technologies renouvelables, tels que le solaire et l'éolien, pour l'équipement des navires;

37. invite la Commission à étudier tout le potentiel de réduction et de prévention de la pollution offert par les technologies intelligentes dans le secteur des transports, notamment dans le cadre du programme Galileo;

38. souligne la nécessité d'éliminer l'utilisation du papier lors des procédures portuaires et douanières et de faciliter, au niveau des ports, la coopération entre les différents prestataires de services et les consommateurs, par l'utilisation de systèmes et réseaux de transports intelligents, tels que SafeSeaNet et e-Custom, afin d'accélérer les opérations au port et de réduire la pollution;

Sécurité

39. se félicite de l'adoption du troisième paquet législatif sur la sécurité maritime et invite les États membres à le mettre rapidement en pratique;

Mercredi, 5 mai 2010

40. plaide pour un contrôle rigoureux de la construction, notamment de la qualité de l'acier utilisé, ainsi que de la conception et de l'entretien des bateaux, tout comme le prévoit, entre autres, la législation modifiée sur les sociétés de classification;

41. soutient la modification du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port, qui remplace le contrôle régulier par un contrôle basé sur les risques, afin de cibler effectivement les navires qui présentent toute une série de manquements;

42. invite les États membres et les armateurs à fournir des efforts pour obtenir le meilleur positionnement possible dans la liste blanche du mémorandum d'entente de Paris; demande notamment à la Slovaquie de consentir des efforts supplémentaires en la matière;

43. appelle les inspections nationales et les autres instances nationales à collaborer plus étroitement lors de l'échange de données sur les navires et les cargaisons afin de réduire les charges réglementaires mais d'accroître l'efficacité des contrôles; réclame la mise en place rapide d'un système intégré de gestion de l'information en utilisant et en optimisant les ressources déjà disponibles, en particulier SafeSeaNet; demande à la Commission de mettre rapidement en œuvre un système de surveillance transfrontalière et trans-sectorielle sur l'ensemble du territoire de l'UE;

44. est conscient du danger que représentent les actes de piraterie en mer, notamment dans la région de la Corne de l'Afrique et dans les eaux au large de la Somalie, et demande à tous les armateurs de s'associer aux initiatives publiques susceptibles de les protéger contre les pirates, sur le modèle d'Atalante, première opération navale fructueuse menée par l'UE; appelle la Commission et les États membres à renforcer la coopération entre eux et dans le cadre des Nations unies, afin de protéger les gens de mer, les pêcheurs et les passagers ainsi que la flotte;

45. rappelle que l'approche globale de lutte contre la piraterie ne peut se limiter à une force navale internationale et doit s'inscrire dans un plan d'ensemble visant à promouvoir la paix et le développement dans la zone concernée; est également conscient de la nécessité de l'application complète et exacte de la part des navires des mesures d'autoprotection adoptées par les organisations de transport maritime à travers les bonnes pratiques de gestion approuvées par l'OMI;

Divers

46. souligne que le transport maritime est un secteur mondial et que les accords en la matière doivent être conclus de préférence à l'échelle mondiale; fait observer que l'OMI constitue la structure la plus appropriée à cet égard; demande aux États membres de fournir davantage d'efforts afin de ratifier et d'appliquer rapidement les conventions de l'OMI qu'ils ont signées;

47. mesure, en outre, pleinement le rôle joué par l'Union pour intégrer les règles internationales dans le droit européen et pour appliquer et soutenir la politique maritime, par exemple grâce à l'AESM;

48. insiste sur le besoin d'accélérer la modernisation et l'augmentation des capacités des infrastructures portuaires en prévision de la hausse attendue du volume des marchandises transportées par voie maritime; rappelle qu'à cette fin des investissements massifs devront être réalisés et qu'ils devront respecter des règles de financement transparentes et équitables afin d'assurer une concurrence loyale entre les ports européens; demande à la Commission de veiller à ce que le cadre réglementaire soit cohérent à cet égard;

49. invite la Commission à prendre comme bases lors de la prochaine révision du livre blanc sur les transports sa communication sur la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018, ainsi que la présente résolution;

50. appelle à mener une politique en faveur de la connexion des ports avec l'intérieur (ports secs et plates-formes logistiques) dans les régions confrontées à des problèmes de congestion, et à l'intégrer dans la révision des RTE-T;

Mercredi, 5 mai 2010

51. souligne l'importance économique et stratégique de la construction navale qui permet de maîtriser et d'utiliser les nouvelles technologies applicables aux navires, et de conserver un indispensable savoir-faire européen nécessaire à la construction de nouvelles générations de navires; demande des mesures de soutien à l'innovation, à la recherche et au développement et à la formation, afin de développer une construction navale européenne compétitive et innovante;

52. appelle à ce que, lors des projets de modernisation et d'agrandissement des ports, il soit obligatoire de doter les terminaux pour passagers et les nouveaux navires à passagers d'installations destinées aux personnes à mobilité réduite;

53. se félicite de l'initiative de mener une campagne de qualité sur les meilleures pratiques des opérateurs de transports de passagers et de navires de croisière concernant les droits des passagers;

54. appelle la Commission à tenir compte, lors de la révision actuelle des RTE-T, des recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018 recommandations, notamment en ce qui concerne l'intégration efficace des autoroutes de la mer et du transport fluvial, ainsi que l'intégration du réseau des ports d'intérêt européen en tant que noyaux d'intégration;

55. invite la Commission à élaborer une stratégie analogue pour la navigation fluviale européenne et à coordonner celle-ci avec la présente stratégie afin de favoriser une chaîne de transport optimale entre le transport maritime et le transport fluvial de marchandises;

56. invite la Commission à présenter dès que possible la feuille de route annoncée, qui fournira des détails essentiels venant compléter sa communication;

*

* *

57. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission.

Europeana – prochaines étapes

P7_TA(2010)0129

**Résolution du Parlement européen du 5 mai 2010 sur «Europeana – Prochaines étapes»
(2009/2158(INI))**

(2011/C 81 E/04)

Le Parlement européen,

— vu la communication de la Commission du 28 août 2009 intitulée «Europeana - Prochaines étapes» (COM(2009)0440),

— vu la communication de la Commission du 19 octobre 2009 intitulée «Le droit d'auteur dans l'économie de la connaissance» (COM(2009)0532),

— vu les conclusions du Conseil du 20 novembre 2008 sur la bibliothèque numérique européenne EUROPEANA ⁽¹⁾,

— vu la communication de la Commission du 11 août 2008 intitulée «Le patrimoine culturel de l'Europe à portée de clic: progrès réalisés dans l'Union européenne en matière de numérisation et d'accessibilité en ligne du matériel culturel et de conservation numérique» (COM(2008)0513),

⁽¹⁾ JO C 319 du 13.12.2008, p. 18.