

Avis du Comité économique et social européen sur la «Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions — Une politique maritime intégrée pour l'Union européenne»

COM(2007) 575 final

(2008/C 211/07)

Le 10 octobre 2007, la Commission européenne a décidé, en vertu de l'article 262 du traité instituant la Communauté européenne, de saisir le Comité économique et social européen d'une demande d'avis sur la

«Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions — Une politique maritime intégrée pour l'Union européenne»

La section spécialisée «Transports, énergie, infrastructures, société de l'information», qui était chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 4 avril 2008 (M^{me} BREDIMA, rapporteuse et M. CHAGAS, corapporteur).

Lors de sa 444^e session plénière des 22 et 23 avril 2008 (séance du 22 avril 2008), le Comité économique et social européen a adopté le présent avis par 152 voix pour et 4 abstentions.

1. Conclusions et recommandations

1.1 Le CESE apprécie le caractère unique du processus de consultation qui a été organisé à propos du livre vert «Vers une politique maritime de l'Union: une vision européenne des océans et des mers» ⁽¹⁾ et y a activement contribué par son avis sur le sujet et par sa participation à deux conférences.

1.2 La communication insiste sur l'importance du facteur humain dans le pôle d'activité maritime. Le CESE marque sa satisfaction au sujet de l'accord auquel sont parvenus les partenaires sociaux (l'ETF et l'ECSA ⁽²⁾) pour intégrer des dispositions de la convention du travail maritime de l'OIT ⁽³⁾ (2006) dans le droit communautaire. Le Comité souhaiterait voir mettre en œuvre dans les meilleurs délais au niveau mondial les normes de travail du secteur maritime, de manière à garantir des conditions égales à tous les gens de mer, conformément à la convention. Il est tout aussi important que les États membres ratifient les instruments internationaux pertinents ayant trait au secteur de la pêche, et notamment la convention concernant le travail dans le secteur de la pêche de l'OIT, de 2007.

1.3 Le CESE approuve l'idée de réexaminer, en étroite coopération avec les partenaires sociaux, les domaines de la législation du travail de l'UE dont les gens de mer/les pêcheurs sont exclus et il demande des précisions en ce qui concerne le certificat d'excellence maritime. Il conviendrait d'envisager la faisabilité d'un certificat d'excellence maritime pour les gens de mer qui soit obligatoire pour les services de ferry intra-UE et volontaire pour les autres services.

1.4 L'université flottante permet aux étudiants participant à son voyage d'acquérir une expérience maritime. L'idée d'un campus universitaire flottant qui naviguerait en haute mer coïncide avec des tendances plus larges et il conviendrait que la Commission l'approfondisse dans le cadre de ses efforts visant à attirer des étudiants de qualité dans la carrière maritime ⁽⁴⁾. Il conviendrait que les partenaires sociaux de l'UE se penchent d'urgence sur le thème du mode de vie des gens de mer et qu'ils examinent ce sujet.

1.5 Pour ce qui est de répondre aux accidents de la mer, la future politique de l'UE devrait s'inspirer des considérations suivantes:

- Les États côtiers devraient assumer leur part dans la chaîne de responsabilité en matière de sécurité maritime et de protection de l'environnement, ce qui impliquera de durcir les règles d'enregistrement des navires et de mettre en place un réseau fonctionnel de surveillance et d'assistance doté d'un système de contrôle par satellite, ainsi que des patrouilles maritimes et aériennes bien équipées.
- Il ne faudrait pas que la prévention des graves accidents maritimes se fasse au détriment des facteurs humains, et que l'on fasse ainsi porter aux gens de mer des responsabilités injustifiées. Elle doit être fondée sur un système intégré réduisant le risque d'erreurs humaines (du capitaine et de l'équipage) à travers des systèmes électroniques de sécurité modernes et un effort en vue d'améliorer la conception et l'équipement à bord. En outre, un système juridique maritime doit assurer une répartition équitable et claire des responsabilités entre les professions maritimes, les services de surveillance côtière, les propriétaires de navires, les services d'enregistrement des navires et les autorités maritimes.

1.6 Le CESE rappelle que l'industrie du transport maritime consomme du pétrole de basse qualité parce que les raffineries ne fournissent pas de combustible de meilleure qualité. Il soutient les initiatives à l'échelle mondiale visant à traiter le problème de la qualité du combustible de soute pour permettre une avancée en matière de pollution atmosphérique provoquée par les navires.

1.7 La communication et le plan d'action ignorent la part importante de pollution pétrolière marine due à la navigation de plaisance, alors que les États côtiers dans les eaux desquels a lieu le plus souvent cette navigation sont particulièrement sensibles à une telle forme de pollution ⁽⁵⁾. En outre, le problème de la pollution de l'environnement marin est exacerbé par les activités des navires militaires, activités qui n'entrent pas dans le champ d'application des règles de l'UE.

⁽¹⁾ JO C 168, 20.7.2007, pp. 50-56.

⁽²⁾ L'ETF est la Fédération européenne des ouvriers du transport et l'ECSA l'Association des armateurs de la Communauté européenne.

⁽³⁾ OIT désigne l'Organisation internationale du travail.

⁽⁴⁾ *The Economist*, 1.9.2007.

⁽⁵⁾ OMI/FAO/UNESCO-COI/OMM/OMS/AIEA/ONU/PNUÉ Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin — GESAMP.

1.8 La contamination des cours d'eau et des mers (la Baltique et la mer Noire) à partir de sources terrestres est une question à propos de laquelle l'UE devrait intensifier ses efforts. Pour des raisons d'efficacité politique, il conviendrait de traiter les problèmes à un niveau multilatéral plutôt que bilatéral.

1.9 L'UE devrait prendre une position de leader, au plan international, pour ce qui concerne la résolution des problèmes environnementaux. Il existe des possibilités de renforcer la coopération entre les États membres de l'UE et de coordonner davantage leurs positions, dans le cadre des organisations internationales, sans mettre en péril la participation de chacun. Les États membres de l'UE jouissent d'un grand respect dans les organisations internationales pour leur apport d'expertise, et ce respect ne devrait pas se trouver érodé, mais au contraire se renforcer.

1.10 Concernant «l'Espace européen du transport maritime sans frontières», le CESE reconnaît l'avantage qu'il y a à avoir affirmé sa qualité d'espace maritime virtuel. Conformément aux positions du CESE, la communication souligne que cette notion est destinée à s'appliquer uniquement à la simplification des formalités administratives et douanières et à la recherche de la facilité des échanges commerciaux dans le contexte du marché unique communautaire.

1.11 Le CESE approuve le message symbolique que fait passer la communication, à savoir que l'Europe est et reste maritime. Néanmoins, le Comité attend toujours que soient prises des mesures concrètes pour faire de ce message une réalité pratique.

1.12 Le CESE rappelle une fois encore le rôle qu'il peut jouer dans la mise en œuvre des décisions politiques en matière maritime, notamment pour ce qui est de l'aménagement de l'espace maritime, dans la promotion de l'identité maritime et du patrimoine culturel maritime de l'UE, et dans la sensibilisation de l'opinion publique européenne au réchauffement de la planète.

1.13 Le CESE approuve les propositions concernant le réseau européen de surveillance maritime et l'amélioration de la coopération entre les garde-côtes des États membres. De telles mesures auront pour effet de promouvoir la sûreté et la sécurité maritimes, le contrôle de la pêche et le contrôle des frontières extérieures, ainsi que de protéger l'environnement marin.

Le CESE rappelle qu'il est souhaitable d'adopter une démarche coordonnée pour les accords bilatéraux conclus avec des pays tiers en matière d'arraisonnement des navires, afin de répondre à un souci croissant de sécurité. Il appelle également l'UE à agir dans les plus brefs délais face à la recrudescence des actes d'attaques à main armée et de piraterie en mer à l'encontre des navires marchands en Asie du Sud-est et en Afrique.

2. Introduction

2.1 La présente communication sur une politique maritime intégrée pour l'UE ainsi que le plan d'action qui l'accompagne, qui prévoit l'élaboration de 29 mesures précises, tiennent

compte des points de vue qu'ont exprimés les institutions de l'UE ainsi que les acteurs concernés au sujet du livre vert sur ce thème.

2.2 La procédure de consultation sans précédent organisée à propos du livre vert a abouti à un large consensus quant à la nécessité d'une démarche globale, intégrée, transsectorielle et stratégique en ce qui concerne les océans. L'idée de remplacer par une conception de grande ampleur la fragmentation qui débouche parfois sur des conséquences non souhaitées mérite d'être soutenue.

2.3 Le CESE approuve le message symbolique que fait passer la communication, à savoir que l'Europe est et reste maritime. Il approuve les 29 mesures du plan d'action (sous réserve d'observations particulières), mais ne les juge pas suffisantes.

3. Observations générales

3.1 Aspects environnementaux

3.1.1 Le CESE attache une grande importance au maintien de l'intégrité du milieu marin et au principe selon lequel il faut faire en sorte que l'ensemble des activités humaines qui ont des répercussions sur celui-ci n'aboutissent pas progressivement à le dégrader.

3.1.2 Le CESE accueille favorablement le projet de la Commission de privilégier une plus grande efficacité en matière de coopération internationale, l'amélioration de l'intégration des politiques, l'application de la législation existante et l'encouragement aux écotecnologies (sixième programme d'action communautaire pour l'environnement — 6^e PAE). Il convient de mettre l'accent sur l'application de la convention pour la prévention de la pollution maritime d'origine tellurique ⁽⁶⁾.

3.1.3 L'accumulation du CO₂ et des autres gaz à effet de serre dans l'atmosphère en raison d'émissions excessives conduit déjà à une absorption accrue du CO₂ par les océans et ce processus devrait se poursuivre. L'acidité des océans qu'il a pour corollaire est susceptible d'accroître la pression à laquelle est soumis le milieu marin. Il convient d'approfondir la recherche relative aux conséquences de ces processus sur le milieu marin de même que la recherche visant à développer des méthodes de réabsorption du CO₂ qui soient favorables à l'environnement. En outre, les ressources énergétiques marines sont appelées à jouer un rôle important dans la diversification de l'approvisionnement énergétique de l'Europe.

3.1.4 La communication ignore la part importante de pollution pétrolière des mers et cours d'eau due à la navigation de plaisance, alors que les États côtiers dans les eaux desquels a lieu le plus souvent cette navigation sont particulièrement sensibles à une telle forme de pollution ⁽⁷⁾. En outre, le problème de la pollution de l'environnement marin est exacerbé par les activités des navires militaires, activités qui n'entrent pas dans le champ d'application des règles de l'UE, mais qui font de plus en plus de tort à l'environnement et au tourisme.

⁽⁶⁾ Convention de Paris du 4.6.1974 modifiée par le protocole du 26.3.1986. Cette convention a été remplacée par la Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est (OSPAR), qui a été adoptée à Paris en septembre 1992 et est entrée en vigueur en mars 1998.

⁽⁷⁾ OMI/FAO/UNESCO-COI/OMM/OMS/AIEA/ONU/PNUE Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin — GESAMP.

3.1.5 Le CESE rappelle une nouvelle fois que l'industrie du transport maritime consomme du pétrole de basse qualité parce que les raffineries ne fournissent pas de combustible de meilleure qualité. Il soutient les initiatives prises à l'échelle mondiale en vue de traiter le problème de la qualité du combustible de soute⁽⁸⁾ pour permettre une avancée en matière de pollution atmosphérique provoquée par les navires.

3.1.6 La pollution marine et atmosphérique, quelle qu'en soit la source, détériore le milieu marin, et cela a des répercussions sanitaires, sociales et économiques. Des dispositifs suffisants existent pour contrôler et atténuer la pollution marine provoquée par les navires, dispositifs qui prévoient notamment des sanctions pour les pollueurs et qu'il conviendrait d'appliquer avec rigueur. Toutefois, il n'existe pas de cadre comparable pour lutter contre la pollution des mers et des cours d'eau provoquée par d'autres sources de pollution (par exemple les activités industrielles, urbaines, agricoles, les pesticides). Le CESE craint que si l'on ne prend pas des mesures complètes et efficaces, la santé du tourisme côtier et maritime (qui est, en Europe, l'industrie la plus importante en rapport avec la mer) sera en péril. Des mesures de cet ordre aideraient également à maintenir le volume et la diversité de la vie dans le milieu marin, y compris les stocks halieutiques.

3.1.7 Le CESE insiste sur la nécessité de négocier un accord bilatéral entre l'UE et les pays du Sud du bassin méditerranéen dans le cadre des plans d'action annuels de la politique de voisinage. L'accord permettra de garantir que les pays tiers concernés partagent avec les États membres de l'UE la responsabilité du maintien de la propreté des mers, en contrôlant les émissions dans l'atmosphère et le rejet de déchets dans leurs rivières (par exemple le delta du Nil). L'objectif ultime serait de préserver l'héritage commun que constitue la mer Méditerranée.

3.2 Aspects sociaux

3.2.1 La communication insiste sur l'importance du facteur humain dans le pôle d'activité maritime. Il conviendrait, dans la recherche de l'équilibre optimal, dans le plan d'action, entre les dimensions économique, sociale et environnementale d'une politique maritime durable, d'accorder à la dimension sociale l'attention qu'elle mérite.

3.2.2 Le CESE marque sa satisfaction au sujet de l'accord conclu par les partenaires sociaux (l'ETF et l'ECSA) pour intégrer certaines dispositions de la convention du travail maritime de l'OIT (2006) dans le droit communautaire. Le CESE souhaite voir mettre en œuvre dans les meilleurs délais au niveau mondial les normes de travail du secteur maritime, de manière à garantir des conditions égales à tous les gens de mer, conformément à la convention. Il est tout aussi important que les États membres ratifient les instruments internationaux pertinents ayant trait au secteur de la pêche, et notamment la convention concernant le travail dans le secteur de la pêche de l'OIT, de 2007.

3.2.3 Concernant l'élaboration d'un plan d'action relatif aux qualifications des gens de mer de l'UE, le CESE attire l'attention sur la révision de la convention STCW de l'OMI⁽⁹⁾ qui régit les

normes mondiales en matière de formation et de délivrance des brevets. Toute proposition de l'UE doit être compatible avec le régime OMI/OIT.

3.2.4 Le CESE approuve l'idée de réexaminer, en étroite coopération avec les partenaires sociaux, les domaines de la législation du travail de l'UE dont les gens de mer et les pêcheurs sont exclus et demande des précisions concernant le certificat d'excellence maritime. Il conviendrait d'envisager la faisabilité d'un certificat d'excellence maritime pour les gens de mer qui soit obligatoire pour les services de ferry intra-UE et volontaire pour les autres services.

3.2.5 La promotion des carrières des gens de mer de l'UE ne peut être efficace que si l'on investit des ressources dans le relèvement des normes de qualité, ce qui aurait pour effet de renforcer les avantages concurrentiels des gens de mer de l'UE sur une base de qualité plutôt qu'en termes de coûts.

3.2.6 La pénurie croissante de gens de mer qualifiés à l'échelle mondiale comporte des conséquences alarmantes pour les infrastructures de sécurité maritime de l'UE et elle ira en s'aggravant si l'UE et les États membres ne déploient pas des efforts concertés pour traiter ce problème. Faute d'une main-d'œuvre de ce type, l'Europe éprouvera une pénurie de connaissances et d'expérience nécessaires dans les principales activités maritimes ayant un caractère critique au regard de la sécurité (inspection des navires, visites, droit, assurances, services de circulation des navires, sauvetage, garde-côtes et pilotage). De plus, des pôles d'activités maritimes risquent de se délocaliser vers d'autres régions. Les actions en cours se sont révélées insuffisantes, et le CESE déplore que la Commission n'ait pas l'intention d'aborder cette question avant la fin de 2009.

3.2.7 Le CESE se dit alarmé par les taux élevés d'abandon d'études dans les écoles navales de certains États membres et l'abandon anticipé de la carrière maritime par les personnes exerçant cette profession. La vocation maritime de l'UE pourrait être sérieusement menacée si l'on ne prête pas immédiatement attention à la présente crise; dans le cadre de la stratégie d'ensemble, des solutions pourraient être mises au point pour rendre la carrière maritime plus attrayante. Il conviendrait de mener encore plus loin les travaux déjà effectués par les partenaires sociaux (ECSA et ETF) en matière de cartographie des carrières. Aux mesures destinées à «attirer» les Européens vers les métiers des gens de mer, il conviendrait d'associer des mesures destinées à «retenir» le personnel dans ce secteur.

3.2.8 L'université flottante permet aux étudiants participant à son voyage d'acquérir une expérience maritime. L'idée d'un campus universitaire flottant qui naviguerait en haute mer mérite d'être étudiée par la Commission européenne dans le cadre de ses efforts visant à attirer des étudiants de qualité dans la carrière maritime. De la même façon pourraient être créés dans les grands ports européens des écoles de type «Harbour school»⁽¹⁰⁾ enseignant aux enfants du cycle primaire — et éventuellement secondaire- à terre ce qui est plus aisé, mais proche de la mer, toutes les disciplines en les rapportant à la connaissance du milieu aquatique marin et des bateaux, et les bases de la navigation.

⁽⁸⁾ Avis du Comité économique et social européen «Bouquet énergétique dans les transports» (TEN 305), CESE 269/2008, 13.2.2008.

⁽⁹⁾ OMI: Organisation maritime internationale — STCW: Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille.

⁽¹⁰⁾ Voir: «New York Harbor School», <http://www.newyorkharborschool.org>.

3.2.9 Le CESE demande à la Commission d'examiner les meilleures pratiques qui existent dans les États membres, au niveau de l'enseignement secondaire, pour faire connaître l'intérêt de futures carrières en mer.

3.2.10 Pour ce qui est de répondre aux accidents de la mer, la politique future devrait s'inspirer des considérations suivantes:

- Les États côtiers devraient assumer leur part dans la chaîne de responsabilité en matière de sécurité maritime et de protection de l'environnement, ce qui impliquera de durcir les règles d'enregistrement des navires et de mettre en place un réseau fonctionnel de surveillance et d'assistance doté d'un système de contrôle par satellite, ainsi que des patrouilles maritimes et aériennes bien équipées.
- Il ne faudrait pas que la prévention des accidents maritimes se fasse au détriment des facteurs humains, et que l'on fasse ainsi porter aux gens de mer des responsabilités injustifiées. Elle doit être fondée sur un système intégré réduisant le risque d'erreurs humaines (du capitaine et de l'équipage) à travers des systèmes électroniques de sécurité modernes et un effort en vue d'améliorer la conception et l'équipement à bord. Le système juridique maritime doit assurer une répartition équitable et claire des responsabilités entre les professions maritimes, les services de surveillance côtière, les propriétaires de navires, les services d'enregistrement des navires et les autorités maritimes.

3.2.11 Il peut arriver que des gens de mer prennent des initiatives qui dépassent de beaucoup les limites de leurs fonctions normales, et ce dans des conditions météorologiques extrêmement dangereuses. Comme l'a déclaré le Secrétaire général de l'OMI, «le fait que leur milieu de travail soit au contact direct des éléments met de temps à autre les professionnels de la mer dans des situations auxquelles ils ne peuvent guère, pour ne pas dire pas du tout, être préparés de manière adéquate. Dans ces situations, ils doivent affronter une épreuve de vrai courage, lequel mérite d'être constaté et reconnu»⁽¹⁾. La Commission est invitée à tenir compte des considérations précitées lorsqu'elle proposera des mesures en vue de répondre au problème des accidents maritimes.

3.3 Questions économiques

3.3.1 La future communication sur la politique communautaire du transport maritime (2008-2018) devrait créer un cadre approprié qui attire des investissements dans le transport maritime et qui contribue à renforcer le leadership mondial du transport maritime européen, ainsi que son rôle de catalyseur pour le pôle d'activité maritime.

3.3.2 Le CESE accueille avec satisfaction le fait que la Commission reconnaisse la nécessité d'une réglementation mondiale pour une industrie mondiale, ainsi que l'importance d'une réglementation maritime internationale, et prône le soutien à la recherche de solutions aux défis que doivent affronter, en matière de réglementation, les organismes internationaux (tels que l'OMI). De fait, le caractère mondial du transport maritime, le marché mondial de la main-d'œuvre dans lequel s'inscrit le fonctionnement de ce secteur et la position

concurrentielle du transport maritime européen sur le marché mondial sont des thématiques dont il convient de tenir compte.

3.3.3 Il faut rappeler encore une fois la nécessité d'améliorer l'efficacité de la capacité portuaire et des services portuaires existants, ainsi que la nécessité d'une augmentation de la capacité portuaire et de l'amélioration des liaisons avec l'arrière-pays.

3.3.4 Le CESE remarque qu'il a été tenu compte de ses suggestions concernant la nécessité de progresser dans la ratification des conventions de l'OMI par les États membres de l'UE comme dans le reste du monde, ainsi que des propositions concernant le développement des ports, la réduction des niveaux de pollution atmosphérique provenant des navires, la création de pôles multisectoriels et d'un réseau européen de pôles d'activité maritime. La communication reconnaît aussi le rôle essentiel du transport maritime européen pour le commerce européen et international et pour la vie quotidienne des citoyens européens.

3.3.5 Concernant «l'Espace européen du transport maritime sans frontières», la communication, conformément aux positions du CESE⁽¹²⁾, souligne que cette notion est destinée à s'appliquer uniquement à la création d'un espace maritime virtuel à l'intérieur duquel, dans le contexte du marché unique communautaire, les formalités administratives et douanières seront simplifiées, et les échanges commerciaux facilités. Le CESE prend note de la consultation lancée par la Commission, pour permettre de statuer sur d'éventuelles propositions ultérieures visant à mettre en œuvre efficacement cette idée.

3.3.6 Le CESE estime qu'il existe des possibilités de faire fonctionner une coopération/coordination entre les États membres de l'UE dans les organisations internationales, sans mettre en péril la participation de chacun. Les États membres de l'UE jouissent d'un grand respect dans les organisations internationales pour leur apport d'expertise, qui ne devrait pas se trouver érodé, mais au contraire se renforcer.

3.3.7 Le CESE soutient l'objectif consistant pour l'UE à user de son influence auprès des pays tiers pour les encourager à appliquer et à ratifier les conventions maritimes internationales les plus importantes. Les inspecteurs de l'État du port, en Europe, devraient contrôler la conformité aux normes environnementales et sociales internationales pour ce qui concerne aussi bien les navires de l'UE que ceux des pays tiers.

4. Observations particulières

4.1 Régions côtières et îles

4.1.1 Le CESE constate avec satisfaction que l'on a repris ses propositions relatives à la promotion du tourisme côtier et à une base de données concernant les financements communautaires disponibles pour les régions côtières. Il conviendrait de placer les îles au centre des préoccupations de l'UE, au moyen des mesures suivantes:

- améliorer les infrastructures insulaires, de manière à encourager le tourisme maritime;

⁽¹⁾ Prix spécial de l'OMI pour le courage en mer, 19.11.2007.

⁽¹²⁾ Avis sur le livre vert «Vers une politique maritime de l'Union» (COM(2006) 275), JO C 168 du 20.7.2007, pp. 50-56; Avis sur «La politique portuaire commune au sein de l'UE», JO C 168 du 20.7.2007, pp. 57-62; Avis sur «Les autoroutes de la mer dans la chaîne logistique», TEN 297, CESE 1204/2007, 18.12.2007.

- prolonger la durée de la période touristique dans les îles (par des activités culturelles et sportives);
- améliorer la communication entre les îles/le continent au moyen de nouvelles technologies avec l'aide de fonds de l'UE;
- fournir des usines de désalinisation qui respectent les équilibres des milieux naturels en vue de remédier à la rareté de l'eau qui deviendra l'un des principaux défis auxquels sera confrontée la zone méditerranéenne, en raison du changement climatique.

4.2 *L'océan Arctique et les relations avec les pays tiers*

4.2.1 Le CESE accueille favorablement: les propositions concernant le renforcement de la coopération pour la gestion de la Méditerranée et de la mer Noire, la politique d'élargissement et la politique européenne de voisinage, ainsi que la dimension septentrionale.

4.2.2 Les fonds de l'océan Arctique renferment environ 20 à 30 % des réserves de pétrole qui n'ont pas encore été découvertes. En raison du changement climatique, il se pourrait que, d'ici 2015, les routes maritimes arctiques soient accessibles une bonne partie de l'année. L'ouverture de la voie arctique est intéressante aussi bien en termes de distance que de sécurité: par exemple, le passage par la voie arctique, et non par le canal de Suez, permet de réduire de 1 600 km le trajet de Shanghai à Rotterdam. La réduction des trajets maritimes permettrait une diminution significative de la consommation de carburants et des émissions. Le CESE fait remarquer qu'en égard à la multitude de problèmes juridiques et environnementaux impliquant plusieurs pays, il devient impératif de clarifier le droit international relatif aux glaces de mer. Dans ce contexte, il attend avec intérêt le rapport annoncé sur l'océan Arctique, puisqu'il abordera les conséquences géopolitiques du changement climatique. Il conviendrait d'étudier au préalable les conséquences environnementales éventuelles de l'exploitation de nouvelles routes de navigation maritime à travers l'océan Arctique.

4.3 *Surveillance maritime*

4.3.1 Le CESE approuve les propositions concernant le réseau européen de surveillance maritime et l'amélioration de la coopération entre les garde-côtes des États membres. De telles mesures auront pour effet de promouvoir la sûreté et la sécurité maritimes, le contrôle de la pêche et le contrôle des frontières extérieures, ainsi que de protéger l'environnement marin.

4.4 *Contamination des mers et des cours d'eau*

4.4.1 La contamination de cours d'eau et des mers (la Baltique et la mer Noire) à partir de sources terrestres est une question à propos de laquelle l'UE devrait intensifier ses efforts dans le plan d'action. Pour des raisons d'efficacité politique, il conviendrait de traiter les problèmes à un niveau multilatéral plutôt que bilatéral.

4.5 *Pêche*

4.5.1 Au vu de données alarmantes concernant la diminution et la disparition des espèces marines, le CESE souligne la nécessité d'une exploitation rationnelle des ressources halieutiques. Les propositions concernant la gestion de la pêche vont dans le bon sens. La pêche étant l'une des professions les plus dangereuses qui soient, il conviendrait d'agir davantage pour développer la culture de la sécurité parmi les professionnels de ce secteur. En particulier, il y a lieu de s'occuper de la question des mesures de sécurité pour les navires de pêche d'une longueur de moins de 24 mètres (cet aspect constitue une lacune des

conventions internationales et des directives communautaires existantes). Le CESE rappelle que la nécessaire préservation des espèces a des conséquences sociales qu'il convient de traiter en tant que telles: l'engagement à la mer des pêcheurs est souvent en relation avec leur manque de ressources et c'est alors leur vie qu'ils exposent.

4.5.2 Les risques physiques et financiers du métier de pêcheur sont graves et expliquent l'hémorragie que subit la profession. Il existe un besoin urgent de projets et de programmes de l'UE en vue de développer la technologie des navires de pêche. Dans le contexte des échanges de bonnes pratiques concernant l'intérêt du métier de pêcheur, le CESE recommande une large diffusion du «Manuel pour la prévention des accidents en mer et la sécurité des pêcheurs», publié conjointement, il y a peu, par les partenaires sociaux européens Europe-pêche et ETF. Tout aussi importante est la nécessité qu'il y a à ce que les États membres accélèrent le processus de ratification de la convention de l'OIT concernant le travail dans le secteur de la pêche, de juin 2007. L'objectif ultime serait de faire en sorte que les activités de la pêche deviennent plus durables et attrayantes.

4.6 *Recyclage des navires*

4.6.1 Dans son avis récent sur le «Livre vert sur l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires» (COM(2007) 269), le CESE a fait part de son inquiétude quant au fait que les «installations de démantèlement respectueuses de l'environnement et socialement durables sont (...) largement insuffisantes à l'échelle mondiale». La situation risque de s'aggraver «en raison de» l'inflation «du nombre de navires qui arriveront en fin de vie dans les prochaines années à la suite du retrait, à l'échelle internationale, des pétroliers à simple coque»⁽¹³⁾. Il conviendrait d'améliorer les installations et les conditions de travail en Asie du Sud (où a lieu l'immense majorité des opérations de recyclage de navires) pour qu'elles soient conformes à des normes acceptables à l'échelle internationale.

4.6.2 Le CESE se félicite des progrès réalisés au niveau international sur le démantèlement, de façon efficace, sûre et durable du point de vue environnemental, des navires en fin de vie. Il est prioritaire de conclure une convention contraignante d'ici 2008/2009, et de promouvoir en attendant les directives de l'OMI. Ce point de référence reconnu à l'échelle internationale permettrait d'une part, d'imposer clairement aux propriétaires de navires l'obligation de fournir des précisions sur les matériaux potentiellement dangereux se trouvant sur leurs navires et d'autre part, d'établir des normes minimum pour les chantiers de recyclage en matière de santé et de dispositions de sécurité, ainsi qu'en matière de gestion des matériaux dangereux.

4.7 *Accords sur l'arraisonement des navires et la sécurité*

4.7.1 Le poids accru des considérations de sécurité a amené plusieurs des États membres de l'UE à conclure avec des pays tiers des accords bilatéraux sur l'arraisonement des navires. Le CESE rappelle une fois encore qu'une démarche coordonnée des États membres de l'UE est souhaitable par rapport à de telles initiatives, de même qu'une division coordonnée du travail entre les États membres, y compris leurs marines, en ce qui concerne l'application de telles règles. Une autre solution pourrait être la ratification rapide par les États membres de l'UE des protocoles pour la répression d'actes illicites (RAI), qui comportent des mesures de sauvegarde destinées à protéger les intérêts commerciaux légitimes des opérateurs de transport maritime et les droits fondamentaux des gens de mer.

⁽¹³⁾ Avis concernant un «Livre vert sur l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires» COM(2007) 269, CESE 1701/2007 fin, 13.12.2007.

4.7.2 Le CESE exprime des inquiétudes concernant la recrudescence des attaques à l'encontre des navires marchands et la prolifération des actes d'attaques à main armée et de piraterie en mer, en particulier en Asie du Sud-Est et en Afrique. Il appelle instamment l'UE à agir pour faire en sorte que les navires marchands puissent être escortés par les forces navales lors de la traversée d'eaux dangereuses.

4.8 Branchement au réseau électrique terrestre

4.8.1 Comme mesure permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des navires à quai, la Commission propose le branchement au réseau électrique terrestre (plan d'ac-

tion). En utilisant le réseau électrique terrestre, les navires ne brûleront pas de combustible et, ainsi, n'émettront ni polluants (SO_x, NO_x, particules), ni CO₂.

4.8.2 Le CESE souscrit à la proposition précitée, tout en attirant l'attention sur les points suivants: une solution unique peut ne pas être adaptée à tous les types de navires; l'électricité terrestre peut être produite par des centrales qui brûlent des combustibles et du charbon, et produire un surcroît de CO₂, qui risque d'annuler l'avantage obtenu. Aussi invite-t-il la Commission à tenir compte des considérations précitées pour proposer une politique sensée à l'échelle internationale.

Bruxelles, le 22 avril 2008.

Le Président
du Comité économique et social européen
Dimitris DIMITRIADIS

Avis du Comité économique et social européen sur la «Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1172/98 du Conseil relatif au relevé statistique des transports de marchandises par route, en ce qui concerne les compétences d'exécution conférées à la Commission»

COM(2007) 778 final — 2007/0269 (COD)

(2008/C 211/08)

Le 27 février 2008, le Conseil de l'Union européenne a décidé, conformément à l'article 285, paragraphe 1, du traité instituant la Communauté européenne, de consulter le Comité économique et social européen sur la

«Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1172/98 du Conseil relatif au relevé statistique des transports de marchandises par route, en ce qui concerne les compétences d'exécution conférées à la Commission»

Ayant estimé que le contenu de la proposition est entièrement satisfaisant et n'appelle aucun commentaire de sa part, le Comité, lors de sa 444^e session plénière des 22 et 23 avril 2008 (séance du 22 avril 2008), a décidé, par 145 voix pour et 2 abstentions, de rendre un avis ⁽¹⁾ favorable au texte proposé.

Bruxelles, le 22 avril 2008.

Le Président
du Comité économique et social européen
Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁾ L'avis du Comité sur la procédure de réglementation avec contrôle est en cours d'élaboration (COM(2007) 741 final, COM(2007) 822 final, COM(2007) 824 final et COM(2008) 71 final).