



Bruxelles, le 30.11.2012
COM(2012) 713 final

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU
CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ
DES RÉGIONS**

Une stratégie maritime pour la mer Adriatique et la mer Ionienne

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS

Une stratégie maritime pour la mer Adriatique et la mer Ionienne

De par leur position centrale dans le nord de la Méditerranée, l'Adriatique et la mer Ionienne, qui lui est contiguë, constituent une zone marine et maritime importante en Europe. La perspective de l'élargissement de l'Union européenne impliquera une croissance continue de la libre circulation des personnes, des biens et des services. Par ailleurs, le changement climatique et ses conséquences représentent une menace de plus en plus sérieuse pour les zones côtières. Pour assurer le développement durable de leurs zones marines et côtières, les pays côtiers n'ont encore qu'un niveau inégal en matière d'expérience, de capacité technique, de ressources financières et de savoir-faire.

Les mers, les îles et les régions côtières constituent des systèmes complexes et interconnectés. Il n'est donc pas surprenant que les pays de la région de l'Adriatique et de la mer Ionienne aient résolu de renforcer leur coopération en commençant par les questions liées à la mer, leur principal atout commun.

INTRODUCTION

1) Objectifs

La présente communication évalue les besoins et le potentiel des activités liées à la mer dans la région de l'Adriatique et de la mer Ionienne et fixe un cadre visant à parvenir, d'ici à 2013, à une stratégie maritime cohérente assortie du plan d'action correspondant. Si les États membres décidaient de charger la Commission de préparer une stratégie de l'Union européenne pour la région de l'Adriatique et de la mer Ionienne, la présente stratégie maritime pourrait constituer la première pierre de cette stratégie macrorégionale de l'UE, dont le champ s'étendrait aussi à d'autres domaines.

La stratégie définira des actions viables et des initiatives conjointes concernant des défis à relever et des possibilités à saisir caractérisés par leur dimension transfrontière et qui ne peuvent être abordés qu'au moyen d'un engagement commun. Elle fera usage des ressources, de la législation et des structures existantes pour susciter des partenariats transfrontières et établir une liste d'objectifs prioritaires autour desquels des acteurs locaux, régionaux et nationaux pourront être mobilisés dans le but de transformer en actions ciblées les priorités de la stratégie Europe 2020.

Il s'agit de mettre en œuvre une gestion intelligente qui permettra de faire de cette stratégie un moteur économique sans devoir recourir à des fonds supplémentaires. Cette stratégie contribuera en outre à améliorer la formulation des propositions de projets, ainsi que la coordination de leur financement et de leur exécution, dans le but, tout particulièrement, de parvenir à une utilisation plus efficace des ressources au titre du nouveau cadre financier de 2014 à 2020. Les projets relatifs au secteur maritime peuvent prétendre à des financements au titre de plusieurs programmes et instruments financiers de l'UE, dans le respect des compétences dévolues aux États membres admissibles au bénéfice d'une aide. Il s'agit du

FEDER, du FC, du FSE et du FEP¹, auxquels s'ajoutent d'autres programmes et instruments de financement à la fois existants (comme le 7^e PC² et le programme LIFE+³) et à venir (tels que le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et le FEAMP⁴). Il conviendra en outre de mobiliser des fonds de l'IAP⁵ en vue d'associer les pays candidats déclarés et potentiels aux actions à venir. À cela s'ajoutent d'autres sources de financement potentielles, telles que les institutions financières internationales (notamment par le truchement du cadre d'investissement en faveur des Balkans occidentaux [WBIF]), les ressources nationales, régionales et locales, ainsi que les investisseurs privés. Il conviendra de veiller à toutes les combiner de manière efficace dans le cadre stratégique, et aussi de veiller au respect des règles en matière de concurrence dans les cas où le financement d'un projet particulier pourrait être considéré comme une aide d'État.

La stratégie posera les fondations de la croissance en soutenant la pratique d'activités de pêche durables et responsables sur le long terme, le maintien du bon état environnemental de l'environnement marin, ainsi qu'en améliorant la sécurité de l'espace maritime. Elle contribuera en outre à traiter certaines questions à caractère horizontal, telles que l'adaptation efficace aux incidences du changement climatique. Il s'agit donc de favoriser une croissance intelligente, durable et inclusive de l'économie maritime et de contribuer ainsi à la réalisation des objectifs de la stratégie «Europe 2020».⁶

2) Champ d'application géographique

La mer Adriatique et la mer Ionienne⁷ relient les territoires de sept pays: trois États membres de l'UE (Grèce, Italie et Slovaquie), un pays en voie d'adhésion (la Croatie), un pays candidat (le Monténégro) et deux pays candidats potentiels (l'Albanie et la Bosnie-Herzégovine). La Serbie, qui est aussi un pays candidat, est un des huit membres de l'initiative adriatico-ionienne⁸. D'autres pays de la région ont aussi un intérêt politique et économique dans les activités maritimes en mer Adriatique et en mer Ionienne et peuvent à ce titre être associées au cas par cas à des activités spécifiques.

3) Contexte

Les États riverains de l'Adriatique et de la mer Ionienne sont déjà engagés dans une large dynamique de coopération, enclenchée en partie par des programmes européens, tels que le programme IAP de coopération transfrontalière pour l'Adriatique et les futurs programmes prévus pour la région, et en partie par d'autres initiatives, telles que l'initiative adriatico-ionienne.

La présente communication fournit un cadre permettant d'adapter la politique maritime intégrée aux besoins et au potentiel liés aux ressources naturelles et au tissu socioéconomique des zones côtières et maritimes de l'Adriatique et de la mer Ionienne. Dans ses conclusions sur la politique maritime intégrée de décembre 2011, le Conseil a exprimé son soutien aux

1 Fonds européen de développement régional, Fonds de cohésion, Fonds social européen et Fonds européen pour la pêche.

2 Futur Programme-cadre pour la recherche et l'innovation (Horizon 2020).

3 Instrument financier pour l'environnement.

4 Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche

5 Instrument d'aide de préadhésion.

6 COM(2010) 2020 final.

7 Aux fins du présent document, nous nous référons à la définition de l'Organisation hydrographique internationale, qui fixe la limite méridionale de la mer Ionienne à la ligne reliant le cap Ténare au cap Passero.

8 L'IIA est une instance de coopération régionale inaugurée par la déclaration d'Ancône en 2000; la Serbie en est devenue membre en prenant la succession de la communauté d'États de Serbie-et-Monténégro.

«travaux menés par des États membres riverains de la mer Adriatique ou Ionienne afin de renforcer la coopération maritime dans la région avec des pays voisins n'appartenant pas à l'UE dans le cadre d'une stratégie macrorégionale». Comme le souligne la «Déclaration de Limassol»⁹, la coopération au sein des bassins maritimes est une pierre angulaire du développement et de la mise en œuvre de la politique maritime intégrée de l'Union européenne. Des exemples utiles et des enseignements peuvent, à cet égard, être tirés de l'expérience acquise en ce qui concerne la mer Baltique¹⁰, le Danube¹¹ et l'Atlantique¹². La pertinence des idées présentées ci-après a été confirmée à l'occasion de trois ateliers réunissant les parties prenantes qui ont été organisés en 2012 en Grèce, en Italie et en Slovénie.

9 Déclaration des ministres européens chargés de la politique maritime intégrée et de la Commission européenne relative à un programme pour la croissance et l'emploi dans les secteurs marins et maritimes, adoptée le 8 octobre 2012.

10 COM(2009) 248 final et COM(2012) 128 final.

11 COM(2010) 715 final.

12 COM(2011) 782 final.

ÉTABLISSEMENT D'UN AGENDA POUR UNE CROISSANCE INTELLIGENTE, DURABLE ET INCLUSIVE LIÉE À LA MER

PREMIER PILIER: maximisation du potentiel de l'économie bleue

Dans sa communication intitulée «*La croissance bleue: des possibilités de croissance durable dans les secteurs marin et maritime*»¹³, la Commission présente un panorama de l'économie bleue en Europe. Pour tirer parti d'une croissance économique dérivée de la mer, les différents pays doivent mettre en place les conditions idoines en matière d'innovation et de compétitivité et cibler leurs efforts sur les secteurs présentant un avantage comparatif.

1.1 Mise en place des conditions propices à l'innovation et à la compétitivité

Pour que les secteurs marin et maritime réalisent pleinement leur potentiel de croissance, il y a lieu de favoriser certains moteurs de croissance et de faire sauter certains obstacles. Parmi les éléments à considérer à cet égard figurent la simplification et l'harmonisation administratives, les besoins relatifs aux compétences, la recherche, le développement et l'innovation, les pôles d'activités maritimes, les infrastructures intelligentes et à l'épreuve du climat, ainsi que les besoins en matière de main-d'œuvre qualifiée et mobile. La mise en place de conditions propices à leur développement aidera certains secteurs d'une importance cruciale pour la région (tels que la construction navale, la navigation de plaisance et la logistique) à renforcer leur compétitivité et à se lancer à la conquête de nouvelles possibilités commerciales. Dans la région Frioul-Vénétie Julienne, Ditenave constitue un bon exemple de pôle d'activité maritime réunissant des industries de haute technologie, des universités et les autorités régionales.

L'utilisation croissante de l'espace marin et côtier à des fins économiques risque d'intensifier la course aux espaces libres. À cet égard, l'aménagement de l'espace maritime (MSP – *Maritime Spatial Planning*) constitue un élément clé au service d'un processus décisionnel visant à ménager un équilibre entre les différents intérêts sectoriels qui se disputent l'espace marin. De même, la gestion intégrée des zones côtières (GIZC) contribue à endiguer la pression croissante qui s'exerce sur les zones côtières. Quant au plan d'action prioritaire du PNUE/PAM¹⁴, il joue un rôle important dans le soutien qu'apportent les pays méditerranéens à la GIZC, dans le cadre de la mise en œuvre du protocole GIZC associé à la convention de Barcelone.

Eu égard à ce qui précède, on peut considérer les éléments suivants comme des exemples de domaines prioritaires à développer:

- le renforcement de la coopération administrative en vue de simplifier et d'harmoniser les formalités d'expédition, conformément à l'acquis de l'Union européenne;
- la stimulation de la création de pôles d'activités maritimes et de réseaux de recherche, ainsi que l'élaboration d'une stratégie de recherche de nature à stimuler l'innovation;
- le renforcement de la mobilité et des qualifications de la main-d'œuvre, y compris en ce qui concerne la transparence des qualifications;

¹³ COM(2012) 494 du 13 septembre 2012.

¹⁴ L'unité de coordination du PNUE/PAM est l'entité chargée de la mise en œuvre de la convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée.

- le développement du MSP et de la GIZC à la fois au niveau national et transfrontière, sur la base de l'approche écosystémique, et l'utilisation optimale des résultats des projets clés de l'UE en matière de recherche sur les zones marines protégées¹⁵.

1.2 Secteurs concernés des domaines marin et maritime

1.2.1 Transport maritime

Étant donné leur position sur les axes est-ouest et nord-sud de l'Europe, l'Adriatique et la mer Ionienne constituent un important couloir de transport maritime. Plusieurs pays d'Europe centrale et pays sans accès maritime dépendent étroitement des ports du nord de l'Adriatique pour leurs importations. Cinq ports du nord de l'Adriatique (Koper, Ravenne, Rijeka, Venise et Trieste) se sont regroupés au sein de la plateforme logistique de l'Association portuaire du nord de l'Adriatique (NAPA - *North Adriatic Port Association*). La compétitivité des ports de l'Adriatique et de la mer Ionienne, selon ce qui ressort des travaux d'élaboration de la stratégie de l'UE pour les ports, encore en cours et dont on attend des propositions ciblées pour les premiers mois de l'année 2013, dépend entre autres:

- de leur capacité à renforcer l'intermodalité grâce à l'intégration des transports maritimes et terrestres. À cet égard, les corridors de transport Baltique-Adriatique et méditerranéen, prévus dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, contribueront à résoudre le problème du déficit de voies de communications ferroviaires et autoroutières;
- de leur capacité à fonctionner efficacement et dans le respect de l'environnement.

Les ports jouent un rôle crucial pour la continuité territoriale et la cohésion sociale. Cependant, il est rare, dans les pays riverains de l'Adriatique et de la mer Ionienne, que les opérateurs choisissent la voie maritime pour le transport des passagers et des marchandises. Or, compte tenu du grand nombre de pays et de centres urbains riverains de ces deux mers, ainsi que des distances relativement courtes qui les séparent par la voie maritime, il existe un grand potentiel de développement pour le transport maritime à courte distance. Le projet d'autoroute de la mer pour l'Adriatique¹⁶ constitue un bon exemple des efforts consentis pour mettre en place des services de transports viables et fiables en recourant à un système multimodal transeuropéen de transport. Étant donné le grand nombre d'îles situées au large des côtes croates et grecques, la connectivité transfrontalière par ferry revêt une importance toute particulière.

Eu égard à ce qui précède, on peut considérer les éléments suivants comme des exemples de domaines prioritaires potentiels à développer dans le cadre de la stratégie en cours de préparation pour les ports et des futures actions relatives au réseau transeuropéen de transport (RTE-T):

- l'optimisation des interfaces, des procédures et des infrastructures en vue de faciliter les échanges avec l'Europe du Sud, l'Europe centrale et l'Europe de l'Est;
- l'optimisation des liaisons, grâce au développement d'un réseau de transport maritime couvrant toute la région, qui soit intégré, ciblé sur la demande et à faible

¹⁵ Tels que le projet «COCONET» du septième programme-cadre pour les océans.

¹⁶ ADRIAMOS.

intensité de carbone, et qui prenne spécialement en compte la question de la connectivité inter-îles;

- le renforcement de la durabilité environnementale et économique sur le long terme.

Parmi les possibilités d'actions à envisager, on peut citer l'amélioration de l'interconnectivité entre les ports et leur arrière-pays, et la mise en place rapide de l'espace maritime sans barrières (simplification des procédures administratives pour les échanges intra-EU par voie maritime et action en faveur de l'efficacité et de la qualité des services portuaires dans la région).

1.2.2 Tourisme maritime et côtier

Le tourisme est un des principaux secteurs d'activités lié à la mer et compte parmi ceux qui connaissent la plus forte croissance; à ce titre, il revêt une importance particulière sur le plan économique. Par le biais de la création d'emplois et de la préservation du patrimoine culturel côtier et maritime, il apporte une forte contribution à l'économie régionale. Le Forum des Chambres de commerce de la zone adriatique et ionienne a créé une marque commerciale commune dénommée «AdrIon». Il est fondamental de veiller à la bonne gestion du tourisme côtier de masse si l'on veut en atténuer les incidences potentiellement négatives sur l'environnement côtier et marin dont il dépend étroitement. À titre d'exemple, la capacité des unités de traitement des déchets ou des eaux usées doit être adaptée afin d'éviter les rejets directs en mer.

Dans le secteur de la croisière, l'Adriatique et la mer Ionienne connaissent déjà une croissance rapide. Venise et Dubrovnik se classent parmi les dix principaux ports de croisière en Europe. La segmentation croissante du marché et l'émergence de nouveaux modèles commerciaux ouvrent de nouvelles perspectives pour plusieurs ports.

Enfin, le patrimoine culturel et archéologique de la zone littorale et des fonds marins constitue un élément important à prendre en compte, sous l'angle tant du développement touristique que de l'affirmation d'une identité commune.

Eu égard à ce qui précède, on peut considérer les éléments suivants comme des exemples de domaines prioritaires à développer:

- soutenir le développement durable du tourisme côtier et maritime et encourager l'innovation, ainsi que les stratégies de marketing communes et les produits communs;
- garantir la durabilité du secteur en limitant l'empreinte écologique, compte tenu des incidences de l'évolution du climat;
- favoriser le développement durable du tourisme de croisière;
- valoriser et faire apprécier le patrimoine culturel.

Parmi les actions à envisager, on peut citer l'amélioration du label commun de promotion touristique de la région, dans le sillage du travail entamé par les chambres de commerce de la zone adriatique et ionienne, ainsi que la conception de nouveaux modèles économiques dans le secteur de la croisière.

1.2.3 Aquaculture

Le secteur aquacole représente quelque 80 000 emplois directs dans l'Union européenne et constitue une source vitale de revenus dans de nombreuses zones côtières de l'Union. Avec une production supérieure à 284 000 tonnes par an, l'Italie et la Grèce comptent parmi les premiers pays producteurs de poisson d'élevage de toute la Méditerranée.

Le développement d'un secteur aquacole européen solide et de grande qualité, qui soit aussi durable sur le plan environnemental et économique, devrait permettre de contribuer à la création d'emplois et à l'approvisionnement en produits alimentaires sains. L'aquaculture permet en outre de soulager la pression sur les ressources de pêche et, partant, de contribuer à préserver les stocks. L'atténuation des incidences négatives est dûment prise en compte dans le corpus de la législation de l'Union européenne en matière environnementale.

Un certain nombre d'obstacles empêchent de développer pleinement le potentiel aquacole de l'Union européenne: les limitations d'accès à l'espace et aux licences; la fragmentation du secteur; l'accès limité au capital d'amorçage ou aux prêts en faveur de l'innovation; la lourdeur des procédures et les complications administratives. Dans le droit fil du principe de subsidiarité, la réforme de la politique commune de la pêche propose de promouvoir l'aquaculture en recourant à une approche coordonnée fondée sur des orientations stratégiques non contraignantes, ainsi que sur des priorités communes et l'échange des meilleures pratiques, dans le cadre de la «méthode ouverte de coordination». Eu égard à ce qui précède, on peut considérer les éléments suivants comme des exemples de domaines prioritaires à développer:

- la création de nouveaux emplois et de nouvelles possibilités commerciales grâce à des efforts supplémentaires de recherche et d'innovation;
- conformément aux principes du MSP, le travail sur des outils d'aide à la bonne implantation des sites aquacoles en milieu aquatique, et notamment les outils permettant de repérer les activités susceptibles de se prêter au partage de l'espace avec d'autres activités économiques.

Parmi les actions à envisager, on peut citer la coopération visant à alléger la charge administrative et l'optimisation de l'aménagement de l'espace à la faveur des échanges de bonnes pratiques.

DEUXIÈME PILIER: Amélioration sanitaire de l'environnement marin

Le milieu naturel de l'Adriatique et de la mer Ionienne abrite une grande diversité d'habitats et d'espèces vivantes. Dans les deux mers, on trouve des herbiers de posidonies et diverses espèces de mammifères marins¹⁷.

Les effets conjugués d'une forte pression anthropogénique et de leurs caractéristiques topographiques rendent ces habitats particulièrement sensibles à la pollution. La coopération entre États côtiers intervient dans les cadres réglementaires fixés par la directive-cadre relative à la stratégie pour le milieu marin, par la convention de Barcelone et les protocoles y afférents et par la commission conjointe pour la protection de l'Adriatique et de ses zones côtières.

Une bonne part des effets qui s'exercent sur l'Adriatique provient des apports fluviaux. Un tiers, environ, des eaux continentales de la Méditerranée s'écoule dans les secteurs du nord et de centre de l'Adriatique. L'eutrophisation qui en résulte constitue l'une des principales menaces qui pèsent sur la zone¹⁸. L'application des dispositions de la directive-cadre sur l'eau prend donc ici tout son sens si l'on veut atteindre le bon état environnemental pour l'environnement marin.

Outre les désagréments qu'ils occasionnent sur le plan esthétique, les déchets marins représentent fréquemment un grand danger pour la vie marine. Les principales sources de ces déchets sont des activités installées sur la terre ferme: déchets domestiques, rejets provenant d'installations touristiques et écoulements issus de décharges.

La zone est également caractérisée par un intense trafic de transport maritime, ce qui implique l'existence de rejets provenant des navires comme des ports, des risques d'accidents, et l'introduction d'espèces exotiques envahissantes par le biais des eaux de déballastage. En 2005, la Croatie, l'Italie et la Slovénie ont signé un accord relatif à un plan d'intervention sous-régional¹⁹ fixant un cadre juridique et opérationnel de prévention et de contention des incidents de pollution marine.

Eu égard à ce qui précède, on peut considérer les éléments suivants comme des exemples de domaines prioritaires à développer dans les politiques correspondantes de l'Union européenne:

- parvenir au bon état environnemental et écologique de l'environnement marin et côtier d'ici à 2020, conformément aux prescriptions de l'acquis correspondant de l'UE et aux dispositions de l'approche écosystémique de la convention de Barcelone;
- préserver la biodiversité, les écosystèmes et les services correspondants en assurant la mise en œuvre et la gestion du réseau écologique européen Natura 2000, sans perdre de vue les tâches connexes relevant de la convention de Barcelone;
- réduire les déchets marins, notamment en améliorant la gestion des déchets dans les zones côtières;

17 Évaluation initiale intégrée de la mer Méditerranée réalisée dans le cadre de la troisième étape de l'approche écosystémique.

18 Idem.

19 «Sub-Regional Contingency Plan for Prevention of, Preparedness for and Response to Major Marine Pollution Incidents in the Adriatic Sea».

- poursuivre l'amélioration de la coopération sous-régionale et le suivi des mécanismes existants, particulièrement ceux qui ont été mis en place par l'AESM en matière de prévention, d'anticipation et d'action coordonnée en ce qui concerne les marées noires de grande ampleur, et explorer les moyens de mieux exploiter les ressources de l'UE disponibles.

Parmi les actions à envisager, on peut citer l'échange de bonnes pratiques entre autorités de gestion des zones marines protégées en vue de préserver la biodiversité, l'exploitation des travaux relatifs au programme de réseau de zones protégées dans l'Adriatique intitulé AdriaPAN (*Adriatic Protected Areas Network*), ainsi que la mise en œuvre du plan d'intervention sous-régional et son éventuelle extension à d'autres pays de la région de l'Adriatique et de la mer Ionienne.

TROISIÈME PILIER: un espace maritime plus sûr

Les défis relatifs à la santé publique, à la santé de l'environnement, à la sûreté et à la sécurité ne s'arrêtent pas aux frontières maritimes d'un seul et même pays. L'objectif à poursuivre doit être une approche fondée sur les synergies régionales, assortie de la mise en œuvre harmonisée de la réglementation UE et internationale existante, ainsi que de l'exploitation harmonisée des nouvelles technologies.

Il est nécessaire que certains pays tiers de la région améliorent leurs performances en tant qu'États du pavillon, ainsi que leur classement dans la liste des performances du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port. L'application rigoureuse de la réglementation UE et internationale contribuera à terme au développement d'un transport maritime de qualité dans la région, permettra de mettre en place les conditions d'une concurrence équitable, encouragera la mobilité et préparera progressivement les pays candidats et les pays candidats potentiels en vue de l'adhésion à l'Union européenne. Il conviendra de continuer à travailler à la mise en œuvre d'une culture du respect de la réglementation UE et internationale en vigueur.

On notera également que, par rapport à d'autres, la région enregistre davantage de mouvements de navires de transport de passagers, et que le transport de pétrole et de gaz y est en augmentation. Parallèlement au trafic maritime commercial, l'Adriatique et la mer Ionienne sont aussi utilisées par des réseaux criminels à des fins liées aux migrations illégales ou à d'autres activités prohibées. Les capacités des pouvoirs publics en matière de surveillance du trafic maritime, de réaction aux situations d'urgence, de sauvetage de vies humaines, de restauration de l'environnement marin, de contrôle des activités halieutiques, ainsi que de lutte contre les menaces relatives à la sécurité et contre les activités illégales seront renforcées.

Les éléments suivants constituent des exemples de domaines prioritaires à développer tout particulièrement dans les pays de la région qui sont des voisins, en tenant compte des actions en cours dans le cadre de l'acquis de l'UE et dans la ligne des cadres institutionnels nationaux concernés:

- l'amélioration de la culture du respect des règles en ce qui concerne les contrôles relatifs à l'État du pavillon et à l'État du port, la responsabilité et l'assurance dans le domaine du transport maritime, la salubrité des navires et la lutte contre les maladies transmissibles à bord des navires, les enquêtes relatives aux accidents et la sûreté portuaire;
- l'amélioration de la coopération entre les autorités maritimes nationales ou régionales et l'Union européenne, grâce à la mise en place de mécanismes permettant l'échange de données relatives au trafic maritime entre systèmes VTMIS²⁰ nationaux, par l'intermédiaire de SafeSeaNet.
- le soutien au développement des systèmes d'aide à la décision, des capacités de gestion des accidents et des plans d'intervention;
- la mise à disposition, au profit des équipages et des navigateurs, de sources d'information appropriées, telles que les relevés bathymétriques, la cartographie des

20

Système d'information et d'organisation du trafic maritime.

fonds sous-marins et les relevés hydrographiques, ainsi que l'intégration des données correspondantes à des cartes marines électroniques (navigation électronique), à l'intention, particulièrement, des navires de transport de passagers.

Comme cela est ressorti de la première série de consultations des parties prenantes, une action à envisager en vue d'atteindre ces objectifs pourrait consister à actualiser le système ADRIREP²¹ existant et à l'intégrer à SafeSeaNet.

QUATRIÈME PILIER: des activités halieutiques durables et responsables

Pour que les activités de pêche puissent continuer à fournir des ressources économiques aux régions côtières, il convient que la stratégie renforce les efforts en faveur d'une pêche durable et responsable sur le long terme.

À cet égard, il convient tout d'abord que les principes de la politique commune de la pêche (PCP) soient effectivement appliqués. La PCP encourage une approche de la gestion des pêches orientée de la base vers le haut. Il serait également bénéfique pour la région de concevoir des principes et des instruments communs en ce qui concerne les zones marines protégées présentant un intérêt halieutique²², et notamment d'adopter des mesures de protection des habitats sensibles, ainsi que de certaines espèces (telles que les tortues ou les dauphins). Il existe déjà une coopération sur les aspects commerciaux de la pêche entre les organes administratifs et les organisations de producteurs en Croatie, en Italie et en Slovénie; celle-ci a permis, par exemple, de mettre en place l'observatoire socioéconomique de la pêche et de l'aquaculture pour l'Adriatique nord (*Socio-Economic Observatory for Fishing and Aquaculture in the North Adriatic*). Il serait possible d'en étendre le champ en vue de développer un système d'information sur les marchés et des services connexes qui permettraient d'améliorer la traçabilité et de faciliter la commercialisation des produits. Dans le domaine du contrôle, du suivi et de la surveillance, il y a lieu de renforcer la culture du respect des règles et de faciliter le transfert d'informations, sur la base des échanges d'expertise et de bonnes pratiques, ainsi que de la poursuite du développement des initiatives opérationnelles communes. Il convient également d'examiner la question de l'actualisation de tous les outils opérationnels appropriés (systèmes, équipements et autres ressources).

La coopération est déjà à l'œuvre sur des questions scientifiques et en matière de gestion des pêches, dans le cadre multilatéral de la commission générale des pêches pour la Méditerranée et des projets régionaux de la FAO (Adriamed et Eastmed). Ce sont autant de projets qu'il y a lieu d'étoffer en renforçant l'implication de tous les pays participants. Parallèlement, il serait possible d'encourager un approfondissement de la coopération scientifique entre les pays de la région en vue de mieux axer la recherche scientifique sur les besoins de la pêche et de l'aquaculture.

Eu égard à ce qui précède, on peut considérer les éléments suivants comme des exemples de domaines prioritaires à développer:

21 Système de suivi et d'information sur le trafic maritime dans l'Adriatique (*Adriatic Traffic Reporting System*).

22 Telles que les zones de pêche protégée au sens de l'article 19 du règlement relatif aux ressources halieutiques en Méditerranée, les zones de restriction des pêches dans le cadre de la CGPM et les aires spécialement protégées d'importance méditerranéenne (ASPIM) prévues par la convention de Barcelone.

- parvenir à une gestion durable des pêches, en recourant notamment à des plans pluriannuels et à des mesures telles que la mise en place de zones marines protégées au sens large;
- contribuer à la rentabilité et à la durabilité des pêcheries en renforçant la participation des parties prenantes à leur gestion, ainsi qu'à d'autres actions;
- renforcer la culture du respect des règles, préserver les ressources, faciliter la transmission de l'information et améliorer la coopération en matière de contrôle des activités de pêche;
- développer la coopération scientifique sur la pêche.

Parmi les actions à envisager, on peut citer le développement de l'information sur les marchés et des services connexes, en vue de faire en sorte que la commercialisation des produits de la pêche et de l'aquaculture dans la région se fasse de façon transparente, efficace, et pleinement respectueuse des règles en vigueur, ainsi que l'échange de données à caractère socioéconomique sur le secteur de la pêche.

PROCHAINES ÉTAPES: VERS L'ÉLABORATION D'UN PLAN D'ACTION

La stratégie maritime pour l'Adriatique et la mer Ionienne sera détaillée dans un plan d'action prévu pour le deuxième semestre de 2013, compte tenu des actions en cours et programmées au titre des politiques concernées de l'Union européenne. Fondé sur les piliers décrits dans la présente communication, ce plan d'action englobera les domaines prioritaires et les actions qu'il est recommandé de soutenir si l'on veut relever les défis et tirer parti des possibilités qui font l'objet des points ci-dessus. Il fixera en outre des objectifs précis conformes à ceux de la stratégie Europe 2020. Les actions correspondantes seront menées par les parties prenantes de la région, avec qui la Commission travaillera, à savoir notamment les gouvernements et agences, les régions, les municipalités, les opérateurs commerciaux, les chercheurs, ainsi que les organisations internationales et non gouvernementales.

La Commission entend travailler avec ces parties prenantes comme avec d'autres institutions, instances de programmation et organisations intergouvernementales actives dans la région afin d'aligner leurs activités sur les objectifs de la stratégie, chaque fois que cela présente un intérêt, et de désigner des organes coordonnateurs pour les actions et les projets envisagés.

Il conviendra d'organiser la gestion de la stratégie en veillant à ce que la mise en place, le contrôle et la mise en œuvre du plan d'action correspondant se fassent de la manière la plus cohérente possible.

CONCLUSIONS

La Commission est convaincue que ce cadre aidera tous les pays concernés à atteindre les objectifs de la stratégie Europe 2020 pour ce qui est de leurs atouts maritimes, de leur potentiel et de leur exploitation durable. Il promouvra l'intégration européenne et la coopération territoriale de manière souple et inclusive, dans le respect du principe de subsidiarité. La Commission européenne souhaiterait savoir si les domaines prioritaires recensés couvrent bien les principales questions en jeu, pour lesquelles un approfondissement

de la coopération peut faire la différence. Elle souhaiterait également recevoir des idées relatives à un cadre de gestion souple et efficace susceptible d'accompagner la stratégie et le plan d'action et de permettre de mettre en pratique les actions décidées. Elle invite dès lors le Conseil, le Parlement européen, le Comité des régions et le Comité économique et social européen à examiner et à approuver la présente communication.