

Economie, monnaie, environnement, énergie, agriculture et industrie

La résolution n°22/1

Pour un transport maritime européen

Proposition de résolution n°22/1 soumise au Conseil d'administration du 27 mars 2022 à Paris.

Article 1 : Définition du transport maritime

Le transport maritime est le mode d'échange le plus important du transport de marchandises et de passagers.

Ce moyen de transport s'est développé avec les navires et les voiliers au XV et XVI^e siècle, puis avec la machine à vapeur. De là, le transport maritime a gagné en efficacité et avec la mondialisation, une part essentielle des marchés économiques mondiaux.

Article 2 : Entre règles internationales, européennes et nationales

Compte tenu de la dimension mondiale du transport maritime, l'Organisation maritime internationale (OMI) a mis en place des normes internationales uniformes.

Le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) a été adopté en 2002, lors d'une conférence de l'OMI, parallèlement à différentes modifications d'autres accords internationaux. L'objectif du code est de garantir une meilleure protection des navires et des installations portuaires. Le règlement européen n°725/2004 est venu interpréter les règles internationales en droit européen.

Les règles de Rotterdam de 2008 ont établi un régime juridique qui régit les droits et obligations des transporteurs, destinataires et chargeurs. Les règles de la Haye-Visby unifient les règles de connaissance. Les règles de Hambourg régissent le transport maritime en mer et établissent une protection des consommateurs. Les règles d'York et d'Anvers règlent le problème des avaries communes.

Les traités européens ont un point de vue juridique spécifique sur le transport maritime. Ils ont contribué à une réglementation afin de réguler ce marché. En 1986, les conditions de concurrence équitables pour les compagnies maritimes ont été

Economie, monnaie, environnement, énergie, agriculture et industrie

La résolution n°22/1

mises en place. En 1992, un assouplissement des règles relatives aux marchés à courte distance a été mis en place. En 2002, l'Agence européenne pour la sécurité maritime a été créée avec un meilleur contrôle des normes environnementales. En 2003, une série de normes ont été créées pour éviter les accidents maritimes. En 2005, le Parlement a présenté le transport maritime courte distance comme alternative au trafic routier. Le Parlement européen appelle à un transport maritime climatiquement neutre d'ici 2050.

Ainsi, le transport maritime a pu être réglementé afin de permettre une meilleure sécurité des consommateurs et des transporteurs.

Article 3 : Vers un accroissement des coopérations pour une véritable politique maritime au niveau européen

Rappelant un pan important de la mise en œuvre des politiques publiques européennes, la coopération entre Etats membres a porté ses fruits dans de nombreux domaines.

Alors que les enjeux marins (environnement, sécurité, sûreté) sont de plus en plus importants pour notre continent, l'accroissement d'une véritable coopération peut s'effectuer à différentes échelles. La politique maritime européenne doit donc encore trouver sa juste place entre une coopération plus accrue entre les Etats membres possédant une façade maritime et l'Union.

Le développement d'un espace maritime européen passe également par l'émergence d'une flotte de sécurité et sûreté maritime pour tous les européens; mais également par le développement d'une flotte navale contre les réseaux criminels.

Economie et aspects sociaux

Article 4 : Relancer le projet des autoroutes de la mer

Considérant que les routes et autoroutes européennes sont encombrées par le transport routier qui représente à l'échelle européenne 80% du transport de marchandises

Etant donné que cette surcharge du réseau routier européen est la cause d'une forte pollution et de désagrément pour les usagers du réseau (création d'accident et

Economie, monnaie, environnement, énergie, agriculture et industrie

La résolution n°22/1

passage bondé de transports européens).

Les Jeunes Européens - France en appellent à relancer le projet des autoroutes de la mer et à réaffirmer l'objectif européen d'un report modal à hauteur de 5 à 10%. L'ambition des autoroutes de la mer doit être de renforcer la cohésion des territoires européens par l'intermodalité ainsi qu'avec les pays tiers et régions ultrapériphériques, accélérer les flux de marchandises, réduire les coûts de transport et la pollution provoquée par le fret notamment celui du fret routier.

Pour rendre effective l'accroissement des autoroutes de la mer nous appelons à taxer d'avantages les carburants dit polluants, afin d'assurer plus efficacement notre transition énergétique, assurer la viabilité et rentabilité des autoroutes de la mer.

Article 5 : Favoriser l'intermodalité du fret dans l'espace européen

Représentant un mode de transport efficace et plus performant que l'avion, le transport maritime permet l'échange d'informations et de marchandises, favorisant ainsi les échanges de flux mondiaux et la liberté de circulation.

Le transport maritime n'est rien sans des interconnexions vers les espaces terrestres pour la distribution des marchandises et la circulation des individus. Les Jeunes Européens - France appellent à la multiplication des plateformes multimodales pour encourager les possibilités de transport, la création de richesses et d'emplois, une circulation accélérée et des transports bas voir non carbonés, afin de satisfaire aux exigences du Pacte vert européen.

Cette interconnexion multimodale doit permettre l'émergence de nouveaux types de hubs portuaires. Ces hubs participeront à l'augmentation des échanges favorisant la libre circulation des marchandises et des citoyens.

Ainsi ces hubs portuaires s'accompagneront de la création au niveau européen d'une licence professionnelle favorisant certaines pratiques, tenant compte de conditionnalités (environnementale, du droit du travail) mais aussi d'un label européen en matière de transport maritime de fret et de passagers.

Sécurité et sûreté

Economie, monnaie, environnement, énergie, agriculture et industrie

La résolution n°22/1

Article 6 : Pour une meilleure coopération entre les Etats membres sur la sûreté en Mer

Rappelant les épisodes de catastrophes en mer qui se sont produits au sein de l'espace maritime européen, la création de l'Agence européenne de la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures (FRONTEX) et de l'Agence européenne de sécurité maritime (EMSA) ont permis de pallier certaines insuffisances dans les droits nationaux.

Les Jeunes Européens - France demandent un élargissement des missions :

1/ de l'agence FRONTEX, lui permettant d'assurer la sûreté des côtes européennes en lien avec les autorités nationales de chaque Etats membres (navires marchands en provenance de l'Union ou partant de l'Union , navires de passagers);

2/ mais également un accroissement des missions de l'agence EMSA pour une meilleure participation des ports européens dans la lutte à la piraterie, cybermenace, cybersécurité maritime;

3/ de plus, afin que l'Union puisse lutter efficacement, nous appelons à augmenter les moyens juridiques et financiers du contrôle maritime européen.

Article 7 : Lutte contre la piraterie et la fraude à l'immigration

La piraterie maritime prend souvent comme cible des navires de commerce ou des bateaux de plaisance, sans faire attention aux pavillons des navires. A cela s'ajoutent les passeurs illicites d'immigrés en Europe, qui s'établissent en réseaux criminels.

Afin de lutter contre ces réseaux, les JE appellent l'Union à développer la mission EU Navfor Med. Cette mission consiste à lutter contre les criminels via des navires de combats des Etats membres. Cette mission et les navires y afférant n'ont pas pour même objet les prérogatives de l'Agence FRONTEX et ne serait même la remplacer.

La mission EU Navfor Med participe de façon directe à la création d'une flotte maritime européenne.

Article 8 : Lutte contre la cybermenace maritime

Economie, monnaie, environnement, énergie, agriculture et industrie

La résolution n°22/1

Considérant que le numérique et la digitalisation des activités est au cœur du transport maritime que ce soit aux niveaux des infrastructures portuaires ou de la navigation avec entre autres le développement de navires autonomes.

Les Jeunes Européens France alerte sur les risques de cybermenace dont les navires et infrastructures portuaires peuvent faire l'objet.

Le JE France appelle à intégrer dans la nouvelle stratégie pour lutter contre le terrorisme mise en place sous le présidence de Ursula Von Der Leyen, l'aspect des cybermenaces pouvant toucher le milieu du transport maritime. Ne serait-ce que dans le cadre des navires autonomes qui ne doivent pas pouvoir être pirater, pris de contrôle par des individus ou groupes malveillants.

Article 9 : La cybersurveillance des câbles marins

Considérant que 99% du trafic total d'informations sur Internet passe par les câbles sous-marins dans le monde. Et que ces informations comportent des enjeux de sécurité, économiques et stratégiques. Ces câbles sous-marins représentent des infrastructures vitales extrêmement sensibles.

Les Jeunes Européens demandent un effort européen, aussi important qu'envers les cybermenaces, pour la protection, l'entretien et la surveillance des câbles sous-marins contre les menaces de sabotages ou d'espionnage des câbles sous-marins en Europe. Une action qui doit être portée par l'objectif de garantir une circulation de l'information libre et sûre.

Article 10 : Le statut des bateaux à pavillon au sein de l'UE et le statut des travailleurs sur les bateaux

Considérant que l'État du pavillon est l'entité qui attribue au navire le droit de battre son pavillon. Il lui octroie une nationalité indispensable à toute navigation. En matière de sécurité maritime, la souveraineté de l'État du pavillon n'est pas seulement une source de droits, mais devient aussi une source de devoirs. L'État du pavillon s'engage, au regard du droit international de la mer, à exercer à l'égard du navire battant son pavillon, sa juridiction et son contrôle.

Economie, monnaie, environnement, énergie, agriculture et industrie

La résolution n°22/1

Le respect de la réglementation par les Etats du pavillon n'est pas uniforme au sein de l'espace maritime européen. Certains de ces pavillons montrent une déficience face à leurs obligations à l'égard des navires soumis à leurs juridictions et à leurs contrôles. On explique ce phénomène par un manque de moyens humains et financiers pour contrôler ces navires de certains pays tiers à l'Union européenne. Mais également par un désengagement volontaire des Etats dans le contrôle de l'application des normes internationales (Annexe I de la Convention MARPOL 73/78), expliquant la présence de pavillons de complaisance sur notre espace maritime.

Les JE appellent à renforcer le Mémoire de Paris qui classifie les Etats du pavillon, à créer un véritable statut au sein du droit européen afin de poser les bases d'un véritable statut dans ce secteur et le doubler d'un statut unique des travailleurs du transport maritime au sein de l'espace maritime européen.

Environnement

Article 11 : Pour des filets de pêche biodégradables

Si 80% des déchets en mer sont d'origine tellurique, les filets de pêche jetés volontairement ou accidentellement en mer dits "filets fantômes", sont une menace particulièrement forte pour les espèces marines. D'autant qu'ils ne sont pour le moment pas biodégradables.

C'est pourquoi les Jeunes Européens France exigent :

- (1) De développer des filets de pêches bioplastiques biodégradables et encourager leur utilisation.
- (2) De mettre en place un système de consigne pour les filets de pêche de sorte à faciliter la mise hors circulation des filets de pêche obsolètes et leur recyclage/destruction.

Bien que le projet de filets de pêches bioplastiques biodégradables soit encore dans sa phase test ; les Jeunes Européens - France saluent cette dynamique et en appellent à soutenir la recherche et la diffusion de filets de pêches bioplastiques biodégradables.

Article 12 : Points d'amarrage écologiques et communs



Economie, monnaie, environnement, énergie, agriculture et industrie

La résolution n°22/1

Considérant que la protection de la faune et de la flore maritime est un élément essentiel de la préservation de la biodiversité et un élément constitutif de la lutte contre le réchauffement climatique.

Étant donné que le stationnement des bateaux de plaisance proche des côtes, notamment dans des zones touristiques, par l'utilisation de l'ancre, endommage les sols marins et la flore marine.

Les Jeunes Européens - France en appellent à réinventer nos habitudes d'amarrage de bateaux à toutes les échelles mais plus particulièrement les bateaux de plaisance. Dans ce cadre là, il faut mettre en place des infrastructures d'amarrage écologique et commune où plusieurs bateaux de plaisance pourraient s'amarrer en même temps sur un même coffre d'amarrage.

Article 13 : un cycle de vie éco-responsable d'un navire

Considérant que la construction navale européenne doit s'inscrire dans une démarche écologique tout au long du cycle d'un navire, de sa construction à sa démolition et son recyclage.

Les Jeunes Européens - France demandent à ce que :

- (1) La construction de nouveaux navires s'inscrive systématiquement dans une démarche durable et soutenable du cycle de vie d'un navire pour à la fois en amortir le coût de construction (côté économique) et lui conférer une éco-responsabilité que ce soit dans sa durée de vie, la méthode de production et son processus de mise hors circulation (démolition et recyclage).
- (2) Les navires fassent l'objet d'un suivi continu sur leurs cycles de vie. Ainsi l'UE devrait mettre en place un système de classification ambitieuse, régulière, uniforme et européenne de l'état des navires des armateurs. Cette classification pourrait prendre la forme d'une notation indiquant l'état de préservation du navire. Une telle classification serait ainsi en mesure d'améliorer la transparence, chasser du marché européen les "mauvais armateurs" et réduire considérablement le risque d'accidents écologiques et de fait la pollution des milieux marins.
- (3) L'UE use de tout son poids diplomatique et politique pour étendre le nombre d'États signataires de la Convention de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires qui se limitent aujourd'hui à seulement 16

Economie, monnaie, environnement, énergie, agriculture et industrie

La résolution n°22/1

signataires dont seuls 7 sont membres de l'UE. L'UE doit encourager la signature de la convention de Hong Kong par l'ensemble des Etats membres mais également de pays tiers partenaires de l'UE.

Article 14 : création d'un marché européen du démantèlement des navires

Considérant que le démantèlement des navires européens doit se faire en Europe et par les Européens dans un système qui puisse créer des richesses et des emplois.

C'est pourquoi les Jeunes Européens - France demandent à ce que l'action européenne favorise le développement d'un marché du démantèlement des navires, intégré dans l'économie circulaire de la construction navale jusqu'au démantèlement naval.

Article 15 Taxation des croisières touristiques

Considérant que les croisières sont un loisir et par conséquent un service non-essentiel, mais pour autant elles sont hautement polluantes notamment par l'utilisation du fioul «lourd».

Les JE France demandent à ce que l'Union européenne mette en place une taxe verte sur les croisières de plus de deux jours et pour les bateaux de croisière à fort tonnage. Tout cela dans le but d'informer les consommateurs sur l'empreinte écologique de tels loisirs et pour financer la transition écologique du secteur.

Article 16 : Limiter les nuisances sonores du transport maritime

Considérant que le transport maritime et la navigation en général, par leur mode de propulsion, provoquent des nuisances sonores particulièrement dangereuses pour la faune et la flore marine, pour la communication ou la chasse des espèces marines entre autres.

Considérant, que le son se propage de façon bien plus importante en milieu aquatique.

Les Jeunes Européens de France proposent de favoriser des modes de propulsion moins bruyants en ayant recours à des modes de propulsion hybride (voiles et moteurs), électriques ou à hydrogène. La taxation des carburants à moteurs polluants

Economie, monnaie, environnement, énergie, agriculture et industrie

La résolution n°22/1

peut alors servir à encourager cette transition verte et moins émettrice de nuisances sonores.