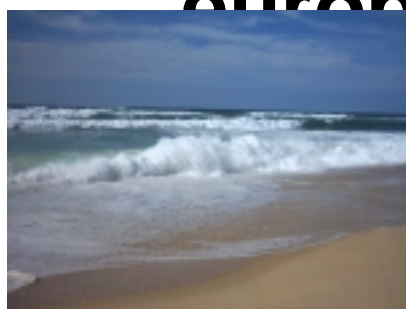


Extrait du Site de l'Association Adéquations

<http://www.adequations.org/spip.php?article1019>

Lignes directrices pour une approche intégrée de la politique maritime de l'Union européenne



- Océans & littoraux -
Date de mise en ligne : 2009

Site de l'Association Adéquations

Le "Livre bleu" d'octobre 2007 posait les principes d'une "nouvelle approche transversale et intégrée de la gouvernance appliquée aux affaires maritimes" en Europe. Le présent document publié en 2008 en précise cette fois ci les lignes directrices et rappelle que "pratiquement tous les problèmes majeurs auxquels l'Europe est confrontée, à savoir l'énergie, le changement climatique, la conservation et la protection de l'environnement, la recherche et l'innovation, la compétitivité et la création d'emplois, le commerce international, les transports et la logistique comportent une dimension maritime". Il situe également la démarche de la Commission européenne par rapport à celle d'autres acteurs majeurs comme les Etats Unis, le Canada ou le Japon...

COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 26.6.2008

COM(2008) 395 final

**Communication de la Commission au Conseil,
au Parlement européen,
au Comité économique et social et au Comité des régions**

Lignes directrices

pour une approche intégrée de la politique maritime :

Vers de meilleures pratiques en matière de gouvernance maritime intégrée et de consultation des parties prenantes

1. Introduction

Les océans et les mers sont des espaces extrêmement complexes, influencés par de nombreux intérêts, activités et mesures politiques. Il n'est donc pas surprenant que l'expertise technique et les compétences politiques requises pour répondre aux nombreux défis des affaires maritimes soient dispersées entre de nombreux acteurs, publics et privés, à différents niveaux de gouvernance allant des Nations unies aux petites communautés côtières.

Or, les océans et les mers à l'échelle mondiale sont reliés entre eux, de sorte qu'une action menée dans une mer ou un secteur d'activité lié à la mer peut avoir des répercussions positives ou négatives, volontaires ou involontaires, sur d'autres mers et secteurs d'activité. En outre, l'usage de plus en plus intensif des mers et océans par des secteurs comme le transport maritime, la production énergétique, le tourisme et la pêche, conjugué au changement climatique, a accru la pression exercée sur le milieu marin. En raison de ces interactions indissociables, la meilleure manière d'aborder la question des affaires maritimes consiste à adopter une approche globale, comme le démontre le nombre croissant de gouvernements en Europe et dans le monde qui adoptent une nouvelle approche transversale et intégrée de la gouvernance appliquée aux affaires maritimes.

Cette approche est au coeur de la politique maritime intégrée pour l'Union européenne (le « *Livre bleu* ») proposée par la Commission en octobre 2007 [\[1\]](#) et entérinée ultérieurement par le Conseil européen et le Parlement européen

[2]. Le bien-fondé de cette approche est également confirmé par le constat que pratiquement tous les problèmes majeurs auxquels l'Europe est confrontée, à savoir l'énergie, le changement climatique, la conservation et la protection de l'environnement, la recherche et l'innovation, la compétitivité et la création d'emplois, le commerce international, les transports et la logistique comportent une dimension maritime. Une approche intégrée à chaque niveau est donc un instrument fondamental de l'élaboration et de la mise en oeuvre des politiques embrassant tous les secteurs, niveaux de gouvernance et territoires nationaux, de manière à permettre une détection systématique des synergies ou des mauvaises utilisations de ressources. Cela permet de disposer de moyens plus efficaces pour atteindre des objectifs politiques convergents et ouvre également la voie à la mise au point d'instruments transversaux et à la constitution d'un socle de connaissances communes qui favorisent la définition de solutions efficaces et rentables.

Pour aller dans le sens d'une approche plus intégrée, la Commission a créé, en 2005, un groupe directeur de commissaires pour les affaires maritimes, ainsi qu'un groupe interservices pour les affaires maritimes réunissant les directions générales de la Commission chargées des questions liées aux mers et aux océans. Dernièrement, la direction générale compétente, rebaptisée DG « Affaires maritimes et pêche » (MARE) [3], a été restructurée et dotée d'un nouvel organigramme qui lui permet désormais, avec une unité de coordination, trois unités chargées des différents bassins maritimes et une unité traitant de la dimension externe des affaires maritimes, d'assurer la coordination interne des affaires maritimes sur une base permanente.

Toutefois l'optimisation de l'élaboration des politiques ne portera pleinement ses fruits que si l'approche intégrée se diffuse à tous les niveaux de l'administration, des instances de recherche et de conseil et de l'activité des parties prenantes. Cela suppose une coopération entre décideurs politiques et une coordination des mesures prises aux différents niveaux administratifs. Plusieurs mesures en faveur d'une intégration accrue ont également été prises à l'échelle de l'UE. Celles-ci doivent être encouragées, approfondies et généralisées. C'est pourquoi la Commission favorisera l'application du droit communautaire et une approche intégrée des affaires maritimes à travers l'UE lors de la mise en oeuvre du plan d'action pour une politique maritime intégrée, dans le respect absolu du principe de subsidiarité et de la répartition actuelle des compétences.

Conformément à la section 3.1 du Livre bleu, la présente communication propose un ensemble de lignes directrices visant à encourager les États membres et les autres acteurs concernés à prendre des mesures en vue de l'inclusion d'une approche intégrée des affaires maritimes dans leurs cadres de gouvernance respectifs.

Evolution vers l'élaboration d'une politique maritime intégrée

La Commission a décidé d'élever la nécessité de développer une politique maritime exhaustive au rang de ses objectifs stratégiques pour la période 2005-2009, en conformité avec l'évolution perceptible au niveau international vers une élaboration plus intégrée des politiques liées aux affaires maritimes.

Le préambule de la convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982 dispose que « les problèmes des espaces marins sont étroitement liés entre eux et doivent être envisagés dans leur ensemble ». En 2002, le plan de mise en oeuvre du Sommet mondial pour le développement durable de Johannesburg souligne dans ses conclusions que le fait d' « assurer le développement durable des océans exige une coordination et une coopération efficaces ». En 2003, le réseau « UN Oceans » [4] a été institué pour renforcer la coordination des activités, des organisations et des agences des Nations unies liées aux océans et aux littoraux, définir des actions communes et promouvoir une gestion intégrée.

Plusieurs pays [5] ont également commencé à concevoir de nouveaux cadres politiques pour l'utilisation durable des mers et des océans embrassant tous les aspects des affaires maritimes et fixant des objectifs clairs, basés sur une stratégie intersectorielle globale.

- ▶ Aux États-Unis d'Amérique, un comité responsable de la politique maritime a été créé au sein du bureau exécutif (Executive Office) du Président pour mettre en oeuvre un plan d'action pour les océans, centré notamment sur une meilleure coordination des politiques [6].
- ▶ En Australie, le ministre chef de file désigné en matière de coordination de la politique maritime est le ministre de l'environnement et du patrimoine, le « *National Oceans Office* » étant quant à lui l'instance chargée de coordonner les efforts de mise en oeuvre des initiatives prises dans ce domaine [7].
- ▶ Au Canada, l'« *Oceans Act, Strategy and Action Plan* » constitue le cadre légal des politiques et programmes liés aux questions maritimes. Le ministre de la pêche et des océans est chef de file dans ce domaine, des instances gouvernementales, des ONG et les citoyens participant activement au processus décisionnel [8].
- ▶ Au Japon, la loi-cadre relative à la politique maritime de 2007 crée les conditions d'une approche intégrée des affaires maritimes. Elle institue une instance centrale de la politique maritime placée sous la responsabilité du premier ministre, son chef de cabinet et un ministre de la politique maritime nouvellement nommé ayant été désignés directeurs adjoints de ladite instance. Un plan d'action pour les océans a été adopté [9].
- ▶ La Norvège a présenté une stratégie maritime en octobre 2007. Le travail est coordonné par un réseau de secrétaires d'État, sous la direction du secrétaire d'État aux transports [10].

Les principes, objectifs et modalités applicables à toutes ces politiques maritimes sont en grande partie identiques. Tous ces pays reconnaissent la contribution majeure apportée par les activités liées à la mer à leurs économies respectives. Tous ces pays sont conscients du fait que le développement intense de ces activités constitue une menace pour le développement durable et l'exploitation de leurs ressources marines. Ils ont donc décidé d'élaborer une politique intégrant tous les aspects propice à l'émergence d'une approche globale et coordonnée, garantissant le développement durable des différentes ressources et activités marines.

L'analyse d'impact [11] qui a précédé l'élaboration du Livre bleu relatif à une politique maritime intégrée pour l'Union européenne, a tiré quelques enseignements fondamentaux de cette expérience, comme celui de la préférence accordée à la coordination par rapport à la centralisation. Toutefois, pour garantir la participation au processus de toutes les parties intéressées, il convient de désigner un chef de file pour assurer une bonne coordination et conception d'ensemble. Les moyens scientifiques et les données disponibles doivent être mis en commun pour donner à la politique une base solide permettant de prendre des décisions stratégiques innovantes.

Outre les contraintes financières, les principales difficultés susceptibles de ralentir la mise en oeuvre d'une approche intégrée sont généralement liées à un manque de collaboration et de structures de coordination entre les acteurs concernés et à la lenteur avec laquelle les administrations et les parties prenantes intègrent pleinement l'approche intégrée. Une communication claire sur la politique à suivre et l'instauration d'un dialogue sont indispensables au succès de cette stratégie.

De nombreux États membres de l'UE appliquent une approche intégrée dans le domaine maritime ou sont en voie de l'appliquer, comme la France, l'Allemagne, le Portugal, les Pays-Bas et la Slovénie [12]. Certains États membres ont confié la gestion des affaires maritimes à un ministère particulier, notamment la Grèce et plus récemment l'Espagne, tandis que d'autres encore introduisent progressivement une approche globale sous la forme de stratégies

thématiques comme le Royaume-Uni et la Suède (sur la durabilité et la protection de l'environnement) ou l'Irlande (sur la stratégie en matière de sciences marines).

En dépit de l'absence de structures officielles, les institutions de l'UE ont répondu en ordre groupé [13] à la consultation sur le Livre vert relatif à la politique maritime pour l'UE. La présidence finlandaise a consulté diverses formations du Conseil dans le cadre du « groupe des amis de la Présidence ». La présidence allemande a organisé une conférence de haut niveau couvrant tout le spectre des affaires maritimes, tandis que la présidence portugaise a tenu une première réunion ministérielle informelle consacrée à la politique maritime au sens le plus large. Sous présidence portugaise, la proposition de la Commission pour une politique maritime intégrée a également été examinée dans le cadre des Conseils « Affaires générales » et « Affaires extérieures », compte tenu de sa portée horizontale et générale.

Le Parlement européen a rendu son avis sur le Livre vert relatif à la politique maritime intégrée dans le cadre d'une procédure de coopération renforcée impliquant cinq commissions parlementaires. L'avis du Comité des régions a été préparé par la commission sur le développement durable qui dispose d'un mandat étendu non sectoriel.

3. Besoins et leviers d'une approche intégrée de la gouvernance maritime

En Europe, les affaires maritimes ont traditionnellement fait l'objet de politiques sectorielles distinctes. Un tel cloisonnement de la gouvernance maritime demeure la caractéristique dominante entre les différents niveaux de pouvoir, international, européen, national, régional et local.

L'évolution de l'UE vers une politique des affaires maritimes plus intégrée ne correspond pas uniquement au souhait de s'aligner sur d'autres régions du globe ou à une évolution naturelle du cadre de gouvernance dans le contexte du développement durable. Elle constitue surtout une réponse claire à la nécessité de parvenir à une cohérence accrue des différents domaines politiques et approches, en prenant en compte :

- ▶ La nécessité d'éviter la multiplication des pouvoirs réglementaires entre autorités nationales ou régionales dans les États membres et de remplacer les doubles emplois et les décisions redondantes par une approche « à guichet unique » dans chaque État membre ;
- ▶ Le besoin avéré d'une programmation coordonnée des activités maritimes concurrentes et d'une gestion stratégique des zones maritimes (aménagement de l'espace maritime) ;
- ▶ Le besoin d'une meilleure coordination entre les différents comités sectoriels de dialogue social au niveau de l'UE concernés par les questions maritimes ;
- ▶ L'adoption et la mise en oeuvre d'une approche écosystémique et de la directive-cadre relative à la stratégie pour le milieu marin ;
- ▶ La nécessité de développer une interface entre science et politique et de faire en sorte que la politique maritime repose sur une expertise scientifique ;
- ▶ La nécessité de statistiques fiables et comparables pour éclairer la prise de décision en matière de politique

maritime à tous les niveaux ;

- ▶ Et enfin et surtout, la nécessité de favoriser une meilleure coordination de la surveillance maritime entre États membres et au sein des États membres.

1)

La prévisibilité du processus décisionnel est un élément essentiel pour les parties prenantes du secteur maritime. Une gouvernance maritime purement sectorielle où plusieurs décideurs adopteraient des approches divergentes à l'égard des industries maritimes, y compris des ports et du transport maritime, n'est pas de nature à créer l'environnement favorable aux entreprises que l'UE cherche à susciter avec la stratégie de Lisbonne sur la croissance et l'emploi. À cet égard, une gouvernance commune des affaires maritimes suppose aussi la mise au point d'un système de guichet unique pour les activités maritimes.

2)

Les activités liées à la mer ont connu une croissance rapide - que ce soit la pêche ou le transport maritime ou plus récemment la production d'énergie en mer, énergies renouvelables incluses, le tourisme maritime (la navigation de plaisance et les croisières) ainsi que l'aquaculture en mer. Dans les zones marines protégées, les activités peuvent être réglementées ou interdites en fonction des objectifs de conservation prédéfinis. Une telle compétition pour l'espace dans des eaux littorales européennes de plus en plus peuplées peut incontestablement engendrer des conflits d'utilisation.

La nécessité de mettre au point et d'appliquer des instruments de planification conçus spécifiquement pour le milieu marin aux niveaux de compétence appropriés afin d'harmoniser, de gérer et de concilier les diverses utilisations de nos mers, océans et zones côtières est donc communément admise. Ces outils de planification, à leur tour, ne peuvent être élaborés que sur la base d'une approche intégrée de la gouvernance maritime.

3)

Les comités sectoriels de dialogue social ont tendance à aborder les questions affectant leur secteur selon une approche sectorielle étroite. Pour élargir leur horizon et les encourager à suivre une approche plus globale, il y a lieu de créer des mécanismes promouvant les discussions intersectorielles dans le domaine des activités maritimes, comme des réunions spéciales dans le cadre du forum de liaison du dialogue social.

4)

L'approche écosystémique, consacrée par la directive-cadre relative à la stratégie pour le milieu marin adoptée récemment, comporte des défis particuliers. En effet, la procédure de prise de décision ne peut plus être conçue exclusivement suivant les critères traditionnels des politiques sectorielles, mais exige de tenir compte d'écosystèmes marins transfrontaliers de grande dimension qui doivent être protégés pour préserver le réservoir de ressources de toutes les activités maritimes.

Dans ce contexte de protection du milieu marin, il est donc nécessaire de penser également en termes de bassins maritimes et de régions et sous-régions marines comme le prévoit la directive précitée.

5)

La conception que la Commission a des océans et mers européens repose sur l'excellence de la recherche scientifique, de la technologie et de l'innovation. Cette conception est partagée et soutenue par toutes les autres institutions de l'UE ainsi que par la communauté scientifique et technologique marine et maritime européenne, favorables à une stratégie européenne pour la recherche marine et maritime. Un objectif capital de cette nouvelle stratégie sera de soutenir la politique maritime intégrée en créant les conditions d'une interface plus dynamique entre science et politique. Cette interface poursuivra un double objectif : donner au milieu scientifique la possibilité de mieux informer la sphère politique et à la sphère politique d'orienter stratégiquement la recherche afin qu'elle réponde aux principaux défis et besoins sociétaux de l'Europe. Un dialogue entre la communauté scientifique et la

sphère politique est donc à la fois un levier et une réponse à une approche intégrée, interdisciplinaire et éclairée de la gouvernance maritime.

6)

Eurostat a lancé un programme intersectoriel de collecte de statistiques socio-économiques couvrant tous les secteurs maritimes et toutes les régions côtières. Les États membres ont intérêt à travailler conjointement avec Eurostat pour l'établissement de statistiques fiables et comparables.

7)

Enfin, la surveillance maritime revêt une importance cruciale pour la sécurité de l'espace maritime européen. Améliorer la coopération, la coordination, et de manière concomitante, la cohérence des agences de surveillance maritime, ainsi que l'interopérabilité de leurs systèmes de surveillance au niveau européen exigent aussi une approche plus intégrée de la gouvernance maritime aux niveaux de compétence appropriés. Sans cette approche intégrée, il sera impossible de coordonner les différentes activités sectorielles réalisées en mer (pêche, activités criminelles, sécurité portuaire, pollution, sauvetage en mer, contrôles frontaliers, etc.) et de générer des synergies entre ces divers secteurs.

De même, au niveau européen, le réseau européen de surveillance maritime préconisé par le Livre bleu requerra des mécanismes de gouvernance nouveaux et plus intégrés.

Tous les points exposés ci-dessus sont d'indispensables préalables à une gestion efficace et durable des richesses maritimes européennes et jouent un rôle moteur dans l'élaboration d'un cadre cohérent et mieux intégré de la gouvernance des affaires maritimes.

4. Lignes directrices relatives aux cadres de gouvernance intégrés applicables aux mers et océans européens.

4.1. Développer une approche stratégique de la politique maritime au niveau national

Il convient que les États membres développent leurs propres politiques maritimes intégrées.

Comme cela ressort clairement de la proposition de la Commission concernant une politique maritime intégrée pour l'UE, il n'existe pas de formule universelle dans ce domaine, mais des solutions diverses, tout aussi valables les unes que les autres pour définir une approche intégrée des affaires maritimes. Certains États membres élaborent leur nouvelle approche en fonction de leur ordre juridique et de leurs contextes économique, social, politique, culturel et environnemental.

Ces différentes approches sont effectivement nécessaires pour tenir compte des problèmes particuliers qui se posent dans les différents bassins maritimes et s'adapter sans heurts aux structures et traditions des différents États membres.

Les lignes directrices énoncées ci-après ne sont aucunement conçues pour inviter les États membres à adopter un système unique de gouvernance maritime. Elles visent au contraire à les encourager à établir leurs politiques maritimes intégrées nationales en étroite collaboration avec leurs propres acteurs du secteur maritime et à améliorer et faciliter la coopération à tous les niveaux de gouvernance maritime, y compris au niveau européen.

Bien que chaque gouvernement fixe ses priorités nationales en matière de politique maritime, encore faut-il que les différentes entités gouvernementales élaborent des objectifs communs. À cet effet, il importe d'établir, à l'intention des différents services publics concernés, un plan stratégique qui fixe les orientations politiques générales ainsi que les objectifs et modalités de mise en oeuvre. Ce plan devrait exposer les avantages et résultats escomptés d'une telle approche.

Ces politiques maritimes intégrées nationales différeront les unes des autres selon les contextes constitutionnel, géophysique, économique, social, culturel et environnemental, sans pour autant perdre de vue la conception européenne des mers et des océans soutenue par le Conseil européen de décembre 2007.

Les politiques maritimes intégrées nationales devraient donc être fondées sur le constat que toutes les questions liées à la mer sont interdépendantes et méritent d'être traitées comme un tout.

Comme pour la politique maritime intégrée conduite au niveau communautaire, les politiques maritimes intégrées nationales devraient être régies par les principes de subsidiarité, de compétitivité, de développement économique, d'approche écosystémique et de participation des parties prenantes.

4.2. Cadres de gouvernance régissant la prise de décision des autorités publiques au niveau national

Il convient que les États membres prévoient la création de structures de coordination internes pour les affaires maritimes dans leurs systèmes administratifs respectifs.

Ces structures devraient inclure un mécanisme fournissant des orientations politiques au plus haut niveau. Certains États membres ont institué un comité interministériel en tant qu'instance chef de file de la coordination des affaires maritimes.

Il conviendrait de désigner clairement une entité chargée d'assumer la fonction de chef de file et de catalyseur de l'approche intégrée au niveau politique. Celle-ci doit avoir suffisamment de poids pour être capable de structurer le dialogue entre intérêts sectoriels divergents. De plus, le rôle central des parlements nationaux dans la définition de l'intérêt public, rend leur soutien à l'approche globale des affaires maritimes essentiel [14].

De son côté, l'administration publique de chaque État membre devrait traduire l'approche intégrée fixée au niveau politique, dans un mode organisationnel adapté à ses traditions administratives. Selon les pratiques existantes dans certains États membres, des comités interministériels sont généralement secondés par un bureau ou une agence de coordination dirigé par un haut fonctionnaire et chargé de veiller à la mise en oeuvre effective des décisions prises par le comité interministériel. Cela implique que le directeur du bureau ou de l'agence de coordination se situe à un niveau hiérarchique élevé.

Cette approche intégrée devrait également améliorer la coordination et la diffusion de l'information nécessaire dans le contexte de l'application du droit communautaire dans les États membres de manière à réduire le nombre des procédures d'infraction en rapport avec les affaires maritimes.

4.3. Le rôle des régions côtières et des autres décideurs

Locaux.

Confier un rôle aux niveaux de pouvoir régional et local.

Les régions côtières ne sont pas uniquement les bénéficiaires d'une approche intégrée de la politique maritime. Elles courent aussi les plus grands risques en l'absence de politiques des affaires maritimes cohérentes. Compte tenu de leurs relations étroites avec la mer, plusieurs régions côtières ont mis au point leurs propres stratégies intégrées adaptées à leurs besoins spécifiques. C'est ainsi qu'elles sont souvent responsables au sein des États membres de la gestion intégrée des zones côtières ou de la réglementation de l'aménagement territorial de leurs activités économiques.

Comme elles disposent souvent d'un savoir-faire et de connaissances irremplaçables et qu'elles représentent des intérêts clés dans les affaires maritimes, il convient de leur confier un rôle dans l'élaboration de la politique maritime intégrée, dans le respect de leurs compétences régionales en matière d'affaires maritimes dans chaque État membre.

Lorsque c'est approprié et en fonction des compétences constitutionnelles conférées aux niveaux décisionnels concernés, il pourrait également se révéler utile de développer des politiques maritimes intégrées s'inspirant des politiques nationales et communautaires.

4.4. Participation des parties prenantes à la définition de la politique maritime intégrée

La participation active des acteurs du secteur maritime aux politiques intégrées nationales, régionales ou locales, est hautement recommandée.

La conception européenne des océans et des mers, définie dans le Livre bleu sur la politique maritime, ne s'adresse pas exclusivement aux gouvernements nationaux mais s'étend aussi à toutes les parties intéressées et, en particulier, à tous ceux ayant des intérêts spécifiques dans le secteur maritime. Ces parties prenantes ont été l'élément moteur des consultations menées durant de nombreuses années par la Commission à la suite de la publication du Livre vert « Vers une politique maritime de l'Union ».

Cela inclut, entre autres, de nombreuses industries et services tributaires de la mer pour leurs activités économiques, les partenaires sociaux, les ONG environnementales et autres, les universités et les centres de recherche ainsi que les organisations de défense du patrimoine maritime.

La Commission a récemment déclaré à l'occasion de la célébration de la première Journée maritime européenne, le 20 mai dernier, que la participation des parties prenantes à la mise en oeuvre de la politique maritime intégrée européenne constituait une priorité de premier plan. Les opérateurs économiques devraient adopter une approche intégrée en constituant des « pôles d'activités maritimes » susceptibles à leur tour de coopérer avec d'autres acteurs du secteur dans le cadre de forums de dialogue de la société civile et de réseaux regroupant les parties intéressées du secteur maritime.

Les États membres qui définissent leurs propres politiques maritimes intégrées sont invités à encourager et favoriser la création de structures appropriées de parties prenantes, en autorisant une importante participation de ces derniers à la gouvernance des affaires maritimes et en garantissant la transparence du processus décisionnel.

4.5. Des liens plus efficaces au niveau des bassins maritimes régionaux

Durant la période de consultation, il est apparu de manière manifeste que de nombreux aspects de la politique maritime intégrée devaient être traités de préférence au niveau du bassin maritime régional. De même, l'entrée en vigueur de la directive relative à la stratégie sur la protection du milieu marin impose aux États membres et la Commission de coopérer davantage à ce niveau et de faire le meilleur usage, le cas échéant, de la valeur ajoutée apportée par les conventions maritimes régionales multilatérales, comme les conventions HELCOM [15], OSPAR [16], de Barcelone [17] et de Bucarest [18].

En réponse à une demande du Conseil européen du 14 décembre 2007, la Commission européenne prépare en ce moment une stratégie communautaire pour la région de la mer Baltique qui inclura des mesures visant à mettre en oeuvre la politique maritime intégrée pour la mer Baltique, dont le champ d'application sera cependant plus étendu que celui de la politique maritime.

La Commission a également commencé à réfléchir à la définition d'une stratégie globale pour la politique maritime en Méditerranée et envisage de publier un document d'orientation sur la question à l'automne 2008. L'enjeu de la gouvernance est d'optimiser l'efficacité de la coopération dans les bassins maritimes régionaux et de garantir qu'elle apporte de la valeur ajoutée au travail en cours à l'échelle de l'UE, dans les États membres et entre pays riverains.

Pour que la gouvernance intégrée des affaires maritimes en Europe fonctionne pleinement, il est indispensable de développer un certain degré de coordination transfrontalière, pour permettre l'échange de meilleures pratiques et une coopération plus étroite entre États membres dans des domaines clés, comme ceux liés à la protection du milieu marin, la sûreté, la sécurité et la surveillance des vastes espaces maritimes européens ainsi que la recherche marine et maritime.

5. Conclusions

Dans le cadre de ses efforts visant à promouvoir une définition de la politique maritime intégrée à différents niveaux de gouvernance, la Commission fournira des informations sur les actions menées dans ce sens au niveau mondial, européen, national et régional, de manière à faciliter ce processus et donner des orientations aux parties prenantes qui sont à la recherche de modèles de meilleures pratiques.

La Commission invite les institutions de l'UE et les États membres à échanger des informations sur les mesures qu'ils prennent en matière de gouvernance maritime intégrée.

Comme indiqué dans le Livre bleu sur une politique maritime intégrée pour l'Union européenne, la Commission rendra compte des progrès accomplis sur la voie de la réalisation d'une approche intégrée des affaires maritimes avant la fin 2009.

[1] COM(2007) 575

[2] Télécharger le [document d'information](#) (pdf) et consulter en ligne la [résolution du Parlement](#) (en anglais)

[3] Télécharger [l'organigramme](#) (pdf)

[4] Site : <http://www.oceansatlas.org/www.un-oceans.org>.

[5] Renseignements sur le [site de l'Unesco](#).

[6] Site : <http://www.ocean.ceq.gov/>.

[7] Site : <http://www.environment.gov.au/coasts/oceans-policy/index.html>.

[8] Site : <http://www.dfo-mpo.gc.ca/>.

[9] Télécharger le [document de présentation](#) (pdf).

[10] Consulter la ["http://www.regjeringen.no/en/dep/nhd/Press-Centre/Press-releases/2007/--Norwegian-maritimeindustry-is-to-be-t-2.html?id=482329"](http://www.regjeringen.no/en/dep/nhd/Press-Centre/Press-releases/2007/--Norwegian-maritimeindustry-is-to-be-t-2.html?id=482329) title="" target="_blank">présentation.

[11] SEC(2007) 1280

[12] Présenté au sein du [groupe de contact de haut niveau](#) du 22.4.2008.

[13] Avis du PE n° 484 ; avis du Comité des régions n° 93 ; du Comité économique et social n° 147, à consulter sur <http://ec.europa.eu/>.

[14] Réponses des parlements nationaux au Livre vert : les deux chambres allemandes : n° 309 et n° 129 ; Parlement suédois : n° 254, à consulter sur <http://ec.europa.eu/>.

[15] Site : <http://www.helcom.fi/>.

[16] Site : <http://www.ospar.org/>.

[17] Site : http://www.unep.ch/regionalseas/regions/med/t_barcel.htm.

[18] Site : <http://www.blacksea-commission.org/>.