

# **Recommandations officielles**

Des ambassadeurs Eurocean's Youth

---

## Sommaire

---

<b>Carrières bleues</b>	<b>1</b>
<i>Recommandation 1</i>	2
<b>Mise en œuvre d'un programme sur la pêche à l'échelle de l'UE.</b>	
<i>Recommandation 2</i>	4
<b>Investir dans le perfectionnement et la requalification des personnes employées dans des secteurs en voie de disparition afin de faciliter leur transition vers des emplois durables qu'on voit émerger.</b>	
<i>Recommandation 3</i>	6
<b>Créer un programme Erasmus+ maritime regroupant des possibilités d'éducation, d'emploi et de mise en réseau, afin d'améliorer le transfert de connaissances et la sensibilisation aux affaires maritimes.</b>	
<i>Recommandation 4</i>	8
<b>Créer une plateforme européenne pour faire progresser la connaissance des océans (Ocean Literacy).</b>	
<i>Recommandation 5</i>	9
<b>Introduire une Certification Océan pour les porteurs de projets dans l'Union européenne.</b>	

---

## Sommaire

---

<b>Transport maritime</b>	<b>10</b>
<i>Recommandation 6</i>	11
<b>Mettre en œuvre un nouveau système de notation des navires zéro émission combinant le règlement MRV de l'UE et le système de notation de l'OMI. D'ici à 2040, veiller à ce que seuls les navires classés A soient autorisés dans les eaux et les ports européens.</b>	
<i>Recommandation 7</i>	14
<b>Améliorer la surveillance de la qualité de l'eau dans les ports de l'UE.</b>	
<i>Recommandation 8</i>	16
<b>Assurer une mise en œuvre stricte des règles de dragage avec l'ambition d'introduire une interdiction de dragage dans les années à venir.</b>	
<i>Recommandation 9</i>	18
<b>Accorder des subventions européennes pour la formation à la technologie des navires autonomes et promouvoir cette spécialisation dans les écoles maritimes à l'échelle de l'UE.</b>	
<i>Recommandation 10</i>	20
<b>Mettre à disposition des financements publics, privés et européens pour la transition environnementale du transport maritime.</b>	
<i>Recommandation 11</i>	22
<b>Faciliter l'adhésion des armateurs au label Green Marine Europe en apportant un soutien financier à ses membres certifiés. providing financial support to its certified members.</b>	

---

## Sommaire

---

### **Gouvernance de l'océan** **24**

*Recommandation 12* **25**

**Renforcer le lien entre sciences de la mer et élus, en augmentant les financements liés à la recherche dans ces disciplines, et en créant une interface science-politique sur le changement de l'Océan.**

# — **Carrières bleues** —

*Recommandation n°1* \_\_\_\_\_

## **Mise en œuvre d'un programme sur la pêche à l'échelle de l'UE.**

De tous les secteurs liés l'économie bleue, nous sommes convaincus que la pêche est le secteur le moins durable. A ce jour, la pêche INN2 et la surpêche restent un enjeu urgent, avec des impacts en cascade sur les multiples crises qui affectent actuellement la vie des océans : cela détruit la biodiversité, réduit critiquelement la résilience des écosystèmes et créé de nombreuses insécurités des moyens de subsistance des communautés locales. Malgré les cadres européens qui ont été mis en place ou qui vont être mise en place, qui ont été proposé ou qui sont en révisions (tel que le système européen de régulation de contrôle des pêches), il n'y a pas de données fiables sur le nombre de prises accessoires (pour illustration, il est estimé que près de 83% des stocks de poissons évalués sont surexploités en Méditerranée). C'est pourquoi nous recommandons différents points :

### **► Surveillance et collecte de données**

- Mettre en œuvre des mesures telles que l'introduction d'un journal de bord des prises (et engins perdus) pour toutes les catégories de navires (comme prévu par la révision du règlement de contrôle de la pêche de l'UE) améliorera l'adhésion aux directives et créera une meilleure collecte de données.
- Améliorer la traçabilité des chaînes d'approvisionnement par la collecte systématique d'informations de la capture à la vente, et la mise en place d'indicateurs de suivi des origines et de politiques d'identification des produits menacés par la pêche INN.
- Mettre en œuvre un mécanisme d'évaluation et de conseil scientifique (tel que fourni par le Conseil international pour l'exploration de la mer).

► **Réorienter la législation et les programmes de financement de la pêche de l'UE vers des objectifs environnementaux et climatiques.**

- La Commission européenne et les États membres devraient appliquer une approche de précaution en fixant des quotas de pêche plus prudents afin de laisser aux populations de poissons le temps nécessaire pour se reconstituer.
- La sensibilisation des consommateurs est un levier essentiel du changement, leurs choix influençant les modes de production et d'approvisionnement. La création d'un label européen de pêche durable contribuera à encourager les consommateurs à prêter attention à la saisonnalité, à l'origine, à la façon dont le poisson est pêché, et à s'informer sur le niveau d'exploitation du stock de poissons.
- Bonnes pratiques. En plus, un programme de bonnes pratiques devrait être mis en place pour enseigner aux pêcheurs locaux comment mettre en œuvre de nouvelles techniques concernant la durabilité et l'écologie. Cela peut prendre la forme de formations créées par différentes parties prenantes (EFCA, organismes locaux en charge de la pêche, ONG spécialisées dans la pêche...) telles que des directives, des cours en ligne, des conférences et des ateliers et ce, adapté aux spécificités locales. La mise en place de ce type de programme entraînera la création de nombreux emplois bleus, tels que des éducateurs de pêche, des scientifiques de la pêche, des analystes de données, des gestionnaires de zones de pêche...

► **Bonnes pratiques.**

En plus, un programme de bonnes pratiques devrait être mis en place pour enseigner aux pêcheurs locaux comment mettre en œuvre de nouvelles techniques concernant la durabilité et l'écologie. Cela peut prendre la forme de formations créées par différentes parties prenantes (EFCA, organismes locaux en charge de la pêche, ONG spécialisées dans la pêche...) telles que des directives, des cours en ligne, des conférences et des ateliers et ce, adapté aux spécificités locales. La mise en place de ce type de programme entraînera la création de nombreux emplois bleus, tels que des éducateurs de pêche, des scientifiques de la pêche, des analystes de données, des gestionnaires de zones de pêche...

*Recommandation n°2* \_\_\_\_\_

**Investir dans le perfectionnement et la requalification des personnes employées dans des secteurs en voie de disparition afin de faciliter leur transition vers les emplois durables émergents.**

Compte tenu du contexte économique et politique actuel, y compris l'évolution de la politique environnementale internationale et européenne, le secteur des carrières bleues est appelé à évoluer, car certains de ses emplois disparaissent, laissant place à de nouveaux métiers. Pour faire face à la réalité changeante du secteur, ses employés pourraient opter pour des carrières flexibles, intégrées et couvrant plusieurs disciplines (au lieu de n'emprunter qu'un seul parcours professionnel).

Étant donné que de nombreuses carrières devraient disparaître non seulement dans le secteur de la pêche, mais aussi dans d'autres secteurs de l'économie bleue tels que l'exploitation pétrolière, de nombreuses personnes seront disponibles pour se perfectionner ou se requalifier vers de nouveaux emplois dans des domaines tels que l'énergie verte, les fermes à algues, la logistique verte, la recherche, la protection des côtes, la restauration des récifs, etc.

Afin de s'adapter à ces changements, des **parcours professionnels flexibles et des concepts tels que l'apprentissage tout au long de la vie devraient devenir mieux ancrés dans les structures sociétales**. L'inclusion (âge, sexe, etc.) doit également davantage être encouragée.

Nous proposons que l'**UE investisse dans la formation et la requalification** des personnes actuellement employées dans les secteurs en voie de disparition de l'économie bleue. Le perfectionnement et la requalification sont importants tant d'un point de vue social qu'économique : ils permettent de ne pas gaspiller le talent des personnes déjà formées ; ils préparent la main-d'œuvre nécessaire plus rapidement que si les nouvelles générations



étaient formées à partir de zéro, et ils sont plus viables économiquement.

Des programmes de perfectionnement et de requalification pourraient être mis en œuvre notamment dans des centres d'excellence professionnelle (CoVE). **Nous demandons à l'UE de lancer ce processus le plus tôt possible.** Cette proposition peut par exemple être intégrée dans l'appel à propositions 2022 pour les plateformes CoVE.

*Recommandation n°3* \_\_\_\_\_

## **Créer un programme Erasmus+ maritime regroupant des possibilités d'éducation, d'emploi et de mise en réseau, afin d'améliorer le transfert de connaissances et la sensibilisation aux affaires maritimes.**

La science a démontré que le changement climatique est principalement dû aux activités humaines (voir le dernier rapport du GIEC). En s'appuyant sur ces preuves scientifiques, notre responsabilité mondiale est de garantir un avenir durable en harmonie avec la nature et la biodiversité. L'une des principales menaces auxquelles nous sommes déjà confrontés est la montée progressive du niveau de la mer. **Nous avons besoin de tous** pour faire face à cette crise : les témoins des effets dévastateurs du changement climatique dans les zones côtières comme ceux qui vivent à l'intérieur des terres.

Ces défis, ainsi que le Pacte vert européen qui changera à jamais le visage du monde maritime de l'UE, signifient que la prochaine génération de jeunes professionnels et d'universitaires devra être prête à faire face à l'enjeu !

L'éducation est l'un des outils clés pour trouver des solutions coordonnées, holistiques et transfrontalières. Par conséquent, **nous demandons à l'UE de veiller à ce que chacun ait accès à l'éducation et plus particulièrement au programme ERASMUS + maritime.**

Nous sommes convaincus qu'à travers l'échange de points de vue et d'expériences entre les jeunes, nous pourrions créer les bases pour façonner le monde de demain. De plus, il existe une réelle **opportunité de transfert de connaissances** entre les personnes vivant près de l'océan et celles qui résident dans les terres.

Nous proposons de :

- ▶ Mettre en place un programme offrant aux étudiants du monde entier la possibilité de participer à des programmes Erasmus+ axés sur les affaires maritimes.
- ▶ Mettre à jour les plateformes en ligne existantes (et/ou les applications) regroupant toutes les opportunités professionnelles et académiques liées aux affaires maritimes.
- ▶ Mettre à jour les plateformes en ligne existantes (et/ou les applications) avec des conférences ou d'autres événements de mise en réseau qui aideraient les jeunes diplômés dans les métiers de la mer à constituer leur réseau.
- ▶ Dans le cadre d'Erasmus+ maritime, attribuer un budget au financement de la participation des candidats aux conférences susmentionnées, ainsi que leur inscription à un programme de master, de doctorat, etc.
- ▶ Dans le cadre d'Erasmus+ maritime, s'assurer que les spécialistes du milieu marin auront la possibilité d'échanger avec les décideurs politiques européens pour discuter des priorités des affaires maritimes et susciter des changements dans le secteur.

*Recommandation n°4* \_\_\_\_\_

## **Créer une plateforme européenne pour faire progresser la connaissance des océans (Ocean Literacy).**

Notre proposition est de créer **une plateforme en ligne** regroupant toutes les autres plateformes déjà existantes dédiées à la connaissance des océans (notion d'Ocean Literacy) (exemples : plateforme de l'UNESCO, EU4Ocean, EMSEA...). Le but étant de se focaliser sur la sensibilisation des différentes initiatives concernant la connaissance de l'océan. La plateforme regrouperait des ressources concernant cette notion d'Ocean Literacy : initiatives, projets de l'UE et d'ONG, MOOC...

Basé sur leurs intérêts, les utilisateurs de la plateforme pourront choisir des filtres pour leurs recherches parmi les différentes catégories : thèmes, public ciblé (enfants, étudiants, professionnels), initiatives portées par des acteurs publics et privés, langues, types de réseaux, offres de stages/emplois/volontariat.... De plus, ces ressources seraient disponibles dans les différentes langues de l'UE dans le but de réduire la dilution des ressources au niveau macro.

La plateforme accueillerait aussi un forum où les utilisateurs pourront créer des équipes, donner leurs retours, échanger leurs opinions et diverses informations.

*Recommandation n°5*

---

## **Introduire une Certification Océan pour les porteurs de projets dans l'Union européenne.**

À titre d'exemple, toutes les 3 minutes en France, un nouveau projet est co-financé par des fonds européens - et nous pensons que cela pourrait être utilisé comme levier pour promouvoir une meilleure protection des océans. Nous proposons que l'Union européenne introduise un système de "certification océan" qui serait utilisé comme lignes directrices pour les porteurs de projets, du secteur public et privé. Cette certification consistera en :

- ▶ Utiliser une boîte à outil des meilleures pratiques ;
- ▶ Promouvoir un secteur maritime durable et la protection de l'océan ;
- ▶ Promouvoir les pays enclavés.

Les lignes directrices de la certification devront être mises en œuvre dans le fonctionnement interne de l'organisation, de sa communication, de ses projets, etc. Ces critères, qui devront être clairement définis, peuvent s'inspirer des labels déjà existants (ex. label Ocean Approved), et incluront, par exemple, la mise en œuvre des standards ISO, la gestion du littoral (accès, contrôles, limitations), la sécurité des personnes vivant sur les littoraux et environnements marins, etc. Naturellement, ces critères devront être adaptés aux différents types d'organisations (les critères peuvent varier pour un acteur public ou privé). Et, pour bénéficier de la certification, l'organisation devra satisfaire certains critères qui seront à déterminer lors de consultations avec les parties prenantes impliquées. Enfin, un auditeur indépendant pourra évaluer et conseiller l'organisation pour qu'elle obtienne la certification.

---

# **Transport maritime**

---

*Recommandation n°6* \_\_\_\_\_

**Mettre en œuvre un nouveau système de notation des navires zéro émission combinant le règlement MRV de l'UE et le système de notation de l'OMI. D'ici à 2040, veiller à ce que seuls les navires classés A soient autorisés dans les eaux et les ports européens.**

Cette recommandation cherche à répondre à deux grands défis : les multiples impacts négatifs sur l'océan dus à la navigation commerciale, et le manque de réglementations holistiques concrètes imposées à ce secteur en pleine croissance.

Le règlement de l'UE sur la surveillance, la déclaration et la vérification (MRV) se concentre sur les émissions de gaz à effet de serre, exigeant que les navires de 5000 GT et plus surveillent et déclarent leurs émissions lorsqu'ils font escale dans les ports de l'Espace Economique Européen (EEE). Le système de notation de l'OMI est un système de collecte de données obligatoire basé sur l'intensité de carbone opérationnelle annuelle du navire (de A à E), récemment adopté pour pouvoir évaluer l'impact environnemental du transport maritime.

Nous proposons que l'**UE étende le règlement MRV existant pour couvrir tout navire commercial d'un poids de 500 GT** et plus, **incluant explicitement les navires de croisière**, et **regroupant tous les aspects environnementaux pertinents** allant au-delà des émissions de GES. Le règlement MRV mis à jour devrait être **combiné avec le système de notation de l'OMI, avec un champ d'application élargi en conséquence**, allant au-delà de l'intensité de carbone. Par conséquent, les paramètres suivants devraient être inclus dans ce système combiné et influencer la notation : les émissions de GES, de particules, de soufre et d'azote ; la pro-

duction et le rejet des eaux grises, noires et de cale ; la production et le rejet de différentes formes de déchets ; le bruit sous-marin ; le revêtement ; la fabrication du navire ; le système de propulsion ; le traitement des eaux de ballast ; les dispositions de sécurité pour les marchandises dangereuses et la perte de cargaison.

La catégorie de classement et la **certification** qui en résulteraient **seraient délivrées par les institutions de l'UE**, ainsi que par des États du pavillon accrédités. Les paramètres comprendraient des aspects de vérification ponctuelle et des aspects de contrôle, de suivi et de vérification réguliers.

Pour appliquer le nouveau système de notation, nous proposons **d'éliminer progressivement les notes inférieures à A d'ici 2040**. Par conséquent, les navires qui n'auront pas obtenu la note A ne devraient pas être autorisés à faire escale dans les ports de l'EEE ni à naviguer dans les eaux européennes d'ici 2040. La **conformité sera contrôlée par une surveillance numérique et une vérification obligatoire via un AIS**, ainsi que par des **mesures de contrôle portuaire**. À partir de **2050, seuls les navires commerciaux zéro émission** devraient être autorisés à naviguer dans les eaux et les ports européens pour lesquels le **nouveau système de notation complet** devrait être mis en œuvre.

Afin de réaliser une transition énergétique efficace, l'Agence européenne pour l'environnement pourrait proposer avant 2025 un **guide technique** aux armateurs, comprenant différentes mesures qui simplifieront le processus de passage à une plus haute note. Ces mesures comprendraient l'utilisation de carburants alternatifs à faible teneur en carbone, le nettoyage de la coque pour réduire la traînée, le nettoyage des injecteurs de carburant, de l'hélice, des pales, etc., l'optimisation de la vitesse et des itinéraires, l'installation d'assistants solaires/éoliens pour les services d'hébergement, l'installation d'ampoules à faible consommation d'énergie, l'amélioration de l'équilibre/du poids du navire (assiette), la récupération et l'utilisation de la chaleur résiduelle, etc.

L'action prioritaire reste la transition vers les carburants à faible teneur en carbone et vers les énergies renouvelables telles que la propulsion vélique.



L'Agence européenne pour l'environnement doit accélérer ce processus en apportant un soutien financier et technique aux armateurs pour une transition efficace en 2030 afin d'atteindre les objectifs de l'Accord de Paris.

Toutefois, pour éviter le dépaillonnage - les vieux navires finissant dans des chantiers de démolition dans des pays tiers - le recyclage des navires doit être réglementé au sein de l'UE. **Des chantiers navals européens à faible coût** doivent être créés pour contrer ces pratiques de recyclage qui menacent la santé et la sécurité des travailleurs et polluent l'environnement loin des yeux des consommateurs.

*Recommandation n°7* \_\_\_\_\_

## **Améliorer la surveillance de la qualité de l'eau dans les ports de l'UE.**

La pollution maritime affecte considérablement la qualité de l'eau et la vie marine, ainsi que la santé des pratiquants de sports nautiques et des professionnels travaillant dans le milieu marin. Par exemple, Surfrider Europe a réalisé une enquête auprès de sa communauté durant l'été 2020. Dans cette enquête à laquelle 8031 pratiquants de sports nautiques ont pris part, 38% ont indiqué avoir subi des impacts de la pollution de l'eau sur leur santé. Un déclin d'espèces spécifiques (i.e. *Tricellaria inopinata*) directement lié à la pollution maritime a également été identifié. Au vu de ces faits, l'UE devrait assurer une surveillance qualitative de l'eau, car certaines réglementations doivent encore être améliorées.

Premièrement, la plupart du temps les réglementations sont adoptées avec une approche anthropocentrique. Par exemple, la qualité de l'eau sur des sites de loisirs est déjà contrôlée par la directive sur la qualité des eaux de baignade. Cependant, les dispositions de la directive sont très partielles : elles ne concernent que les « sites de baignade » qui ont été désignés par les États membres, uniquement pendant la période estivale, en utilisant seulement deux indicateurs bactériologiques, etc. De même, malgré d'autres législations ambitieuses mises en place pour protéger la vie marine - notamment la Directive Cadre Stratégie pour le milieu marin - il manque une surveillance systématique et à grande échelle pour atteindre cet objectif.

La cause de cette surveillance non systématique peut s'expliquer par la difficulté de transposer la directive en mesures nationales pour les États membres. La plupart des paramètres de surveillance ne sont toujours pas définis et la plupart des États membres n'ont même pas soumis les rapports initiaux évaluant l'état de leurs mers. Ces rapports étaient censés servir de référence pour ensuite atteindre un « bon état écologique » des mers européennes avant 2020.

Concernant la qualité de l'eau, les Etats ne sont pas égaux en matière de recherche et développement. Ces inégalités doivent être compensées par l'UE qui a la responsabilité de soutenir le déploiement de cette directive par des leviers techniques, économiques et réglementaires.

C'est pourquoi nous demandons à l'UE d'adapter sa législation afin de garantir que des tests obligatoires et réguliers de la qualité de l'eau soient effectués tout au long de l'année dans les ports de l'UE, sur les plages publiques, ainsi qu'à proximité des parcs archéologiques sous-marins et autres sites de plongée. L'extension de la surveillance au-delà des ports permettra de mieux comprendre l'impact de la pollution maritime sur les eaux de l'UE.

En améliorant la surveillance de la qualité de l'eau, les scientifiques pourront enfin réaliser des études avec des données plus précises et potentiellement établir des corrélations claires entre le secteur de la navigation et la détérioration de la qualité de l'eau. Il semble nécessaire de mettre en œuvre un programme de surveillance systématique, pérenne et approfondi, de la pollution due au transport maritime, qui permettrait de générer toutes les données nécessaires à l'adoption de politiques favorisant un transport maritime plus écologique, des ports plus propres et par conséquent, des eaux sans danger pour la vie marine et les êtres humains.

*Recommandation n°8* \_\_\_\_\_

## **Assurer une mise en œuvre stricte des règles de dragage avec l'ambition d'introduire une interdiction de dragage dans les années à venir.**

Le dragage des sédiments est une opération régulière d'entretien des ports qui se définit comme l'enlèvement de matériaux du fond marin visant à améliorer le drainage, la navigabilité et l'utilisation commerciale des ports. En effet, les zones et les installations portuaires sont souvent situées au cœur d'estuaires fluviaux, de sorte que les marées et le flux des eaux fluviales transportent constamment des sédiments qui se déposent sur le fond. Les rythmes sont variables, mais le dépôt est constant et peut perturber la navigation. Son extraction facilite l'accès au port en toute sécurité.

Le dragage peut avoir de nombreux effets sur l'environnement, en provoquant des modifications physiques, chimiques et écologiques. Il entraîne une resuspension dans la colonne d'eau des molécules accumulées au fond des ports. Cela affecte directement la qualité de l'eau et donc le développement de la faune et de la flore marine qui peut être contaminée. Le déroctage (qui consiste à faire exploser les roches du fond marin) peut menacer les populations de macrofaune marine qui dépendent du substrat dur et provoquer sa forte mortalité.

Malgré son impact environnemental considérable, les réglementations existantes sur le dragage sont peu nombreuses. Par conséquent, **nous proposons que l'UE :**

- ▶ **Crée une nouvelle loi sur le dragage**, en tenant compte de la législation existante sur l'environnement et le patrimoine culturel subaquatique. Cette nouvelle loi devrait également faire la distinction entre les déchets récupérables et non récupérables et combler les lacunes de la réglementation européenne en matière de recyclage et de réutilisation des déchets de dragage.

- ▶ **Appliquer les normes les plus strictes en matière de responsabilité des entreprises**, en utilisant les lignes directrices de l'OCDE et de l'UNESCO comme base.

**Les autorités publiques de l'UE doivent également veiller à ce que les informations** sur les risques sociaux et environnementaux potentiels de tout nouveau projet soient **partagées et accessibles à toutes les parties prenantes concernées**, et s'efforcer de sensibiliser le public à ce sujet.

Il faut que l'UE définisse des exigences administratives et techniques pour réglementer la gestion des matériaux de dragage. Il est nécessaire de différencier les déchets valorisables et non valorisables (par exemple en définissant les critères en fonction des niveaux de certains polluants, la taille des grains, etc.)

En même temps, la commercialisation des matériaux de dragage pourrait contribuer à un fonds commun européen à une plus grande échelle. La mise en commun des ressources permettrait d'assurer une gestion durable et intégrée des matériaux de dragage (contaminés et non contaminés). Toutefois, l'UE doit veiller à ce que **les entreprises impliquées dans ce marché européen soient tenues de respecter les normes les plus strictes en matière de responsabilité des entreprises** et soient respectueuses de l'environnement et des droits de l'homme.

*Recommandation n°9*

---

**Accorder des subventions européennes pour la formation à la technologie des navires autonomes et promouvoir cette spécialisation dans les écoles maritimes à l'échelle de l'UE.**

Sans aucun doute, les navires autonomes ont une place dans l'avenir du secteur maritime. Actuellement en Europe, nous en sommes encore au début, mais si l'intérêt continue à croître, le développement technologique s'accélèrera. L'utilisation de navires autonomes peut potentiellement être bénéfique pour la sécurité humaine et environnementale, mais elle présente également divers risques liés à la cybersécurité, à la piraterie et à la sécurité en mer, ainsi que des dangers environnementaux. Les accidents peuvent entraîner des dommages importants à la faune et aux écosystèmes océaniques et côtiers.

Aujourd'hui, seules quelques écoles proposent des programmes pour former les étudiants à cette spécialité (exemple : Aboa Mare en Finlande). Des aides financières sont nécessaires pour préparer une nouvelle génération d'employés et aider les entreprises qui souhaitent former leur personnel actuel. **Nous proposons que l'UE accorde des subventions** qui, combinées à un financement privé complémentaire, seraient utilisées **pour former les employés du secteur maritime à la maîtrise des navires autonomes et promouvoir cette spécialisation dans les écoles maritimes** et dans le cadre de programmes de formation professionnelle. Cette formation pourrait notamment englober :

- ▶ La gestion de crise avec la spécificité des navires autonomes.
- ▶ Le fonctionnement et la conduite d'un navire autonome.
- ▶ La conduite sans technologies avancées.
- ▶ La sécurité dans les situations extrêmes.
- ▶ L'utilisation des satellites Galileo pour le contrôle des côtes et les menaces de piraterie.

Une aide financière soutiendrait le secteur maritime européen et serait une incitation à renforcer le développement des navires autonomes. Elle permettrait au secteur maritime européen de mieux faire face à la concurrence internationale avec des employés qualifiés. Ces subventions pourraient également encourager les entreprises à investir dans ce secteur, ainsi que dans la recherche et le développement. En outre, elles pourraient motiver les gouvernements de l'UE à réviser leur droit maritime en fonction des nouveaux besoins de ces navires. Enfin, plus les gens sont formés, plus le risque d'accidents et d'erreurs est faible.

Nous demandons également aux États membres de l'UE, ainsi qu'à une communauté internationale au sens plus large, de favoriser la coopération et de lutter ensemble contre les défis de sécurité susmentionnés. Nous proposons de promouvoir la formation des navires autonomes à 2 niveaux :

**1. Institutions européennes, pays de l'Espace Economique Européen (EEE) et partenaires proches de l'UE** (ex. Suisse, USA, Canada, Corée du Sud, Australie, etc.)

**2. Niveau international** : pays voisins et tiers (et leurs autorités nationales), principalement les pays les moins développés qui sont confrontés à des défis considérables en matière de piratage moderne et de nouvelles menaces hybrides.

L'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA) jouerait un rôle déterminant dans la mise en œuvre de cette recommandation. Idéalement, l'Agence européenne pour la cybersécurité (ENISA) serait l'entité qui apporterait des compétences transversales, contribuant à l'énumération des exigences que les navires autonomes devraient remplir pour faire face aux menaces de cybersécurité et de piraterie moderne. Enfin, **l'ENISA devrait produire des recommandations pour la cybersécurité dans les ports européens.**

*Recommandation n°10*

---

## **Mettre à disposition des financements publics, privés et européens pour la transition environnementale du transport maritime.**

Le transport maritime est souvent exclu des cadres réglementaires de réduction des émissions. Cela décourage le secteur privé à investir dans la mise en œuvre de pratiques durables et de technologies plus vertes. Malgré ces nuisances, les armateurs ne paient presque pas d'impôts grâce à une législation très accommodante. Par exemple, l'armateur italo-suisse MSC réalise 22 millions d'euros de bénéfices par an mais ne paie que 18 000 euros d'impôt sur les sociétés, soit un taux ridicule de 0,08 %. De plus, les entreprises du secteur combattent avec succès les tentatives d'introduire une réglementation environnementale plus stricte au nom du maintien de la « compétitivité » du secteur.

**Nous demandons aux bailleurs** (l'UE et ses États membres, les banques, les fonds d'investissement, les organisations internationales, etc.) **de donner la priorité au financement de la transition environnementale du transport maritime d'ici 2035**. Les investissements, les incitations financières, ainsi que les sanctions devraient viser un **changement global** (émissions de GES, pollution, bruit sous-marin) et intégrer les **objectifs de protection et de conservation de la biodiversité marine**.

- ▶ Nous encourageons les banques et les fonds privés à créer des prêts à faible taux d'intérêt permettant aux armateurs de rechercher des solutions réduction des coûts comme des carburants plus efficaces et plus écologiques. Nous demandons à l'Agence européenne pour l'environnement de fournir des lignes directrices environnementales à cet égard (par exemple, le label « Green Marine Europe »).



- ▶ Les bailleurs peuvent également financer l'évaluation des navires autonomes afin d'avoir une vue d'ensemble de leur empreinte environnementale et d'être en mesure de considérer s'ils constituent une proposition pertinente pour l'avenir.
- ▶ Les États et les institutions de l'UE devraient lancer des appels à projets innovants en vue de la transition énergétique des flottes.
- ▶ Soutenir la recherche et le développement de l'hydrogène propre comme source d'énergie future.
- ▶ Nous demandons à l'UE de mettre en œuvre le Fonds de Décarbonisation du Transport maritime (MTD), conformément au vote du Parlement européen en 2020 visant à réviser le système européen de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions de CO<sub>2</sub> du transport maritime. Ce fonds permettrait d'améliorer l'efficacité énergétique des navires en soutenant les investissements, et de faciliter la modernisation de la flotte, ainsi que le renouvellement et le recyclage des navires les plus anciens. Nous recommandons que le fonds MTD ne dépendent pas uniquement des revenus d'échange de quotas d'émission de l'UE (ETS), mais qu'il soit complété par d'autres revenus tels que des pénalités pour non-conformité aux réglementations de l'UE.
- ▶ Nous encourageons les États membres à créer des incitations motivant les armateurs à engager des transitions ambitieuses (sur la consommation d'énergie et la réduction de tout type de pollution, y compris la pollution sonore), telles que l'exonération fiscale sur des matériaux et équipements spécifiques.

*Recommandation n°11*

---

## **Faciliter l'adhésion des armateurs au label Green Marine Europe en apportant un soutien financier à ses membres certifiés.**

Le transport maritime est responsable de 90% du commerce mondial. Il représente 3% des émissions anthropiques mondiales de gaz à effet de serre qui contribuent au changement climatique. En outre, il est responsable pour de différents types de pollution, comme la pollution atmosphérique, le démantèlement des navires, les eaux de ballast, la perte de conteneurs en mer, les collisions, etc. Il est donc urgent d'opérer une transition rapide vers un secteur plus écologique. Toutefois, cette transition doit être soutenue économiquement car elle entraînera des coûts importants.

**Nous recommandons à l'UE de faciliter l'adhésion des armateurs au label « Green Marine Europe »** en finançant ses adhérents avec le budget prévu par le plan d'investissement du Pacte vert européen. La transition écologique du secteur du transport maritime serait encadrée par un système de label. **L'UE devrait reconnaître le système du label « Green Marine Europe » comme une référence pour déterminer dans quelle mesure la flotte d'une entreprise est verte et non polluante.** L'adhésion des armateurs à un tel label serait encouragée par des subventions et/ou des avantages fiscaux en fonction du niveau d'engagement dans le système de label. Ainsi, les armateurs seraient **encouragés et aidés financièrement** à s'engager dans une **transition écologique contrôlée**. Cette aide financière pourrait provenir du plan d'investissement européen dans le cadre du Pacte vert. Enfin, le label offrirait une image publique "verte" à l'armateur.

Cette aide financière serait destinée aux **entreprises qui ont choisi un État du pavillon européen**. Cela permettrait aux États du pavillon, ainsi qu'aux États du port, de contrôler que les entreprises respectent correc-

tement les critères du label.

Comme ces mesures n'imposent aucune contrainte aux armateurs, mais créent une incitation à une transition rapide, il est possible de les mettre en œuvre dès leur adoption par l'UE. Cela encouragerait les armateurs à poursuivre une progression régulière dans leurs efforts pour la transition écologique.

---

# **Gouvernance de l'océan**

---

*Recommandation n°12* \_\_\_\_\_

**Renforcer le lien entre sciences de la mer et élus, en augmentant les financements liés à la recherche dans ces disciplines, et en créant une interface science-politique sur le changement de l'Océan.**

La gouvernance de l'Océan est définie comme les processus qui s'opèrent entre les Etats, la société civile et les communautés locales, et le marché (industrie incluse), liés aux questions océaniques. Nous voulons renforcer le lien entre connaissance scientifique et gouvernance de l'Océan, à travers la recommandation suivante :

- ▶ Fournir aux élus la meilleure connaissance scientifique sur les problématiques liées à l'Océan, afin de réduire l'écart entre science et politique. Cela peut être fait à travers l'organisation d'ateliers, d'écoles d'été, de formations, ou par la création d'une plateforme comme le panel international d'experts sur le changement de l'Océan (IPOS). Cette dernière initiative pourrait suivre les plateformes existantes sur le changement climatique (IPCC), l'écosystème (IPBES), la pollution (GESAMP) et des initiatives régionales comme MedECC (changement climatique en mer Méditerranée). Avec la co-construction de scénarios, la nouvelle plateforme pourrait aussi nous informer sur les possibilités futures de notre océan, et ainsi guider nos décisions sur l'usage qui doit en être fait. Le fait de travailler avec différentes parties prenantes pourrait fournir une réelle interface science-politique, pas seulement limitée aux élus, mais également ouverte aux autres acteurs (par exemple, ONG, secteur privé, etc.), ce qui aiderait à intégrer la connaissance scientifique sur l'Océan au sein de sa gouvernance à des échelons multiples. En tirant profit des synergies entre l'IPCC, l'IPBES et les initiatives régionales, la nouvelle plateforme peut aider à concevoir l'approche globale de l'Océan, en prenant en compte les interrelations complexes entre défis océaniques et autres défis globaux.

- ▶ Augmenter le financement de la recherche et du renforcement des capacités en sciences de la mer. Cela peut être fait à travers un apport financier pour les jeunes chercheurs, la redirection des fonds vers la recherche interdisciplinaire sur l'océan ou encore l'augmentation des financements privés de doctorat en sciences de la mer.

