



L. Mignaux/MEEDDM

La mesa redonda nº 1 del Grenelle del Mar, 10 de julio de 2009, presidida por Jean-Louis Borloo, Ministro de Estado, Ministro de Ecología, Energía, Desarrollo Sostenible y Mar.

Prefacio de Jean-Louis BORLOO, Ministro de Estado

El Grenelle del Mar se basa en una fuerte convicción: los mares y océanos han sido los grandes olvidados del siglo XX. Sin embargo, ahora, a inicios del siglo XXI, es el mar quien salvará la tierra. El mar constituye, en efecto, la primera “fuente de vida” de la humanidad: fuente alimenticia gracias al plancton, a las algas y a las proteínas animales; fuente medicinal gracias a los enzimas y moléculas de las especies marinas; fuente energética gracias a las “energías azules” como la energía térmica de los mares, la energía obtenida del oleaje o de aerogeneradores en el mar; fuente científica con sólo algunas decenas de miles de especies conocidas de un total estimado de varios millones; fuente económica con numerosas actividades, sectores de excelencia y millones de trabajadores...No obstante, el mar es también un “coloso con los pies de arcilla” que sufre y muere en silencio.

Debido a su historia y situación geográfica, nuestro país asume una responsabilidad especial frente al resto del mundo. Francia es, efectivamente, la única nación europea presente en todos los océanos. Se beneficia de la segunda zona de expansión económica (ZEE) del mundo y de una plataforma continental veinte veces más grande que su territorio nacional. Asimismo, gracias a sus comunidades de ultramar, posee cerca del 10% de la biodiversidad marina del mundo, es decir, 13.000 especies endémicas, y 20 % de los atolones. Mientras el mundo celebra actualmente el cuadragésimo aniversario de la conquista del espacio, nosotros proponemos hacer de esta biodiversidad marina, tan valiosa y poco conocida, nuestra nueva frontera.

Por esta razón, con todas las partes implicadas del Grenelle del Mar, hemos decidido extender y profundizar los compromisos asumidos en el marco del Grenelle del Medio Ambiente. Tras varias semanas de concertación, en la región y mediante Internet, las mesas redondas finales que tuvieron lugar los días 10 y 15 de julio de 2009 han permitido formular centenas de proposiciones: la creación de una “trama azul marino” que una los estuarios, como complemento de la trama verde y azul resultado del Grenelle del Medio Ambiente; el desarrollo de áreas marinas protegidas a fin de que representen el 10 % de nuestra ZEE en 2012 y 20 % en 2020, mitad de la cual, en promedio global, en reserva de pesca; la inscripción en la CITES del atún rojo y del marrajo sardinero; la creación de áreas marinas protegidas en las zonas de reproducción de peces y hábitats sensibles; la realización de un cuadro de indicadores del estado de los medios marinos sobre la salud de los ecosistemas; la elaboración del “buque del futuro” y del “puerto del futuro”; el lanzamiento de un gran plan “Energías azules” que permita invertir de manera masiva en las energías marinas renovables; la constitución de un sector industrial francés de desmantelamiento de buques y de una “Alianza de Ciencias del Mar”; la creación de un “Consejo del Archipiélago Francia” que asegure una gestión integrada del mar, litoral y cuentas fluviales garantizando al mismo tiempo el cumplimiento de los compromisos del Grenelle del Mar...

Durante su discurso del Havre, el 16 de julio de 2009, le Presidente de la República ha reconocido la legitimidad de las decisiones tomadas por las partes implicadas y ha demostrado su interés en que sean el núcleo de la futura estrategia nacional “mar y litoral” de Francia. Este “Libro Azul” transcribe fielmente todos los compromisos de las mesas redondas finales, y se convertirá, en cierto modo, en la brújula del Grenelle del Mar y de la Nación entera durante los próximos diez años.

No nos equivoquemos, este “planeta mar” no es un planeta de reserva ni mucho menos una segunda oportunidad. No debemos reproducir “en el mar” los errores cometidos “en la tierra” durante el siglo anterior. Es nuestro deber estar a la altura de los valores que comparten todos los amantes del mar: la generosidad, la valentía y el respeto por los demás y por el mundo.



Jean-Louis Borloo

Ministro de Estado,

Ministro de Ecología, Energía, Desarrollo Sostenible y Mar.

encargado de las Tecnologías Verdes y de las Negociaciones sobre el clima

Índice

Preámbulo	página 05
Mesa redonda nº 1	página 07
Energías marinas	página 07
Transportes, puertos, industria naval	página 09
Recursos minerales	página 13
Proteger y valorar la biodiversidad marina	página 14
Pescas marítimas	página 17
Contaminación marina	página 21
Gobernanza internacional y europea	página 23
Mesa redonda nº 2	página 33
Actividades litorales turísticas dentro de una perspectiva de desarrollo sostenible	página 33
Acuicultura integradas y ecológicamente sostenibles	página 35
Actividades agrícolas preservadas y respetuosas del medio ambiente en zonas litorales	página 37
Reducción drástica de la contaminación de origen telúrico y gestión de los macro residuos y residuos flotantes	página 37
Ordenación y gestión integrada del litoral dentro de una perspectiva de desarrollo sostenible	página 39
Gobernanza nacional e infraestructura de las zonas litorales	página 42
Una mejor vigilancia y un control más eficiente del medio marino	página 45
Financiación de las acciones marítimas: ¿una fiscalidad limpia?	página 48
Mesa redonda nº 3	página 50
La educación sobre el mar debe ser una prioridad	página 50
Valorar y hacer atractivas las actividades marítimas	página 56
Una abismal necesidad de conocimientos	página 60
Anexo	
Proposiciones que permanecen entre corchetes o regionales no validadas	página 69

Preámbulo

El mar domina nuestro planeta. Es una fuente de riquezas conocidas o aún ignoradas que abarca cerca el 72 % de la superficie del planeta e influye de muchas maneras en nuestra existencia.

Los océanos y sus ecosistemas, de una inmensa diversidad, son esenciales para la humanidad, ya que garantizan la vida de generaciones actuales y futuras y desempeñan un papel fundamental en los fenómenos meteorológicos y climáticos. Y de manera recíproca el desajuste climático puede tener consecuencias severas tanto físicas como biológicas para los océanos.

El mar también es crucial por sus implicaciones económicas y sociales, que van más allá de las regiones litorales, a través de actividades directamente vinculadas con el mar y actividades de zonas litorales estrechamente relacionadas con el tejido económico.

Por lo tanto, es conveniente identificar e implementar soluciones perennes a fin de que los servicios brindados por los mares y océanos sean reconocidos y no se degraden, ya que permiten la competitividad de nuestras empresas, el mantenimiento y desarrollo de los empleos vinculados, y garantizan un desarrollo sostenible tanto en la metrópoli como en los territorios de ultramar (respetando las características específicas y competencias de las diferentes comunidades).

El futuro de los territorios franceses de ultramar está ampliamente vinculado con el mar, fuente principal de su desarrollo y de respuesta a los imperativos de sus poblaciones actuales y futuras. Asimismo los territorios de ultramar son muy valiosos para Francia, por sus recursos y fuentes de desarrollo, dentro de una perspectiva que integra plenamente la dimensión internacional de estos desafíos.

En este contexto, es necesario, a través de una política integrada del mar y del litoral, encontrar soluciones que estén a la altura de estos retos, a fin de administrar los recursos marinos conforme a una gestión ecosistémica tanto en el terreno internacional como a nivel territorial, regular las actividades marítimas ampliamente globalizadas y valorar de manera sostenible los recursos indispensables para los imperativos futuros de la humanidad. Por consiguiente, es necesario ampliar nuestro conocimiento sobre el mar a través del apoyo a la investigación y el fomento del desarrollo.

Al término del proceso de concertación, las partes implicadas reunidas en el marco del Grenelle del Mar deciden apostar por el progreso y afirman su acuerdo respecto a las constataciones, principios y objetivos siguientes:

- El mar, espacio frágil donde las interacciones entre los factores son múltiples, complejas y poco conocidas, está en peligro.
- La descompartimentación de los procedimientos y protagonistas es imperativo.
- Francia pretende ser un país pionero en la exploración y protección de este recurso tan valioso. Debe proseguir y asumir sus responsabilidades a escala internacional, respetando el principio de precaución y actuando a favor de una gestión planetaria equitativa.
- Las oportunidades y fuentes de desarrollo vinculadas a los océanos son múltiples. Con el objetivo de valorar estas fuentes de empleo y actividades económicas, se pondrá en marcha un esfuerzo de investigación y desarrollo, integrando a lo largo de los programas de I+D la evaluación de los impactos de estas innovaciones y actividades nuevas en el medio ambiente. Francia, por la extensión de su espacio marítimo, posee también mayores ventajas -tanto en la metrópoli como en territorios de ultramar -que se deben valorar en el marco de una política marítima integrada y ambiciosa,

considerando plenamente las dimensiones europeas e internacionales respecto a las interrogantes formuladas y las soluciones que se promoverán.

- La gobernanza a cinco (Estado, autoridades, empresas, sindicatos, ONG) -que ha demostrado su eficiencia en el llamado Grenelle del Medio Ambiente -es una respuesta apropiada a los desafíos del mar, indispensable dada la complejidad de las interacciones y del carácter multidisciplinario necesario para encontrar soluciones sostenibles. Debe dedicarse de manera especial a la investigación y desarrollo, conocimientos, evaluación de los impactos medioambientales y previsión, explotación de recursos, planificación territorial, vigilancia marítima y condiciones de ejercicio así como a la regulación de las actividades humanas. Este gobernar de cinco se debe consolidar en los diferentes niveles territoriales, a fin de garantizar el control y seguimiento de la aplicación de las decisiones y orientaciones.
- Esta gobernanza de cinco no sustituye a las estructuras de los Estados e instancias representativas (Parlamento; comunidades; organizaciones a cargo de dirigir el diálogo social y la negociación...).
- La afirmación de las interdependencias tierra/mar -ecológicas, económicas, sociales, culturales -es el motor de una política marítima integrada. Los gobiernos regionales y más ampliamente, las corporaciones locales deben encontrar su lugar y confirmar su función dentro de esta perspectiva.
- Sin ocultar la existencia de puntos de desacuerdo ni el imperativo de profundizar ciertas problemáticas en conexión con las instancias competentes, el proceso de concertación del Grenelle del Mar ha permitido identificar un conjunto importante de puntos de consenso potentes que comparten todas las partes involucradas.

Europa ha definido, en su Libro Azul, las direcciones para una gestión integrada de la política marítima. El Grenelle del Mar aporta la respuesta de Francia, decidida a comprometerse con nuevos modos de producción, explotación, protección y uso de los espacios marítimos, basándose en una gobernanza sólida que integra a todos los protagonistas.



Mesa redonda nº 1

Es necesario encontrar soluciones a la altura de los desafíos e implicaciones, para administrar de manera sostenible a escala internacional los recursos marítimos y regular las actividades marítimas ampliamente globalizadas. Para este fin, se analizará a partir de criterios creados en común la pertinencia de las actividades a desarrollar, en especial en el ámbito medioambiental y socioeconómico.

ENERGÍAS MARINAS

El objetivo de Francia es alcanzar 23 % de energías renovables en el consumo de energía final para el año 2020 (50 % en territorios de ultramar y 30% en Mayotte), lo que supone un incremento de 20 millones de TEP de su producción para el año 2020.

Con estas zonas marítimas bajo jurisdicción del orden de 11 millones de km², Francia dispone de uno de los potenciales energéticos explotables más importantes del mundo. Asimismo cuenta con numerosos protagonistas, laboratorios y organismos científicos e industriales con la competencia y la pericia necesarias para caracterizar estos recursos marítimos.

La contribución de las diferentes energías marinas en un escenario global ha sido calculada en 3 % para el año 2020. El objetivo general de garantizar lo más pronto posible la autonomía energética de los DOM/COM (departamentos y comunidades de ultramar), conducirá a convertir a los territorios de ultramar en la vitrina francesa de energías renovables marinas.

1. Apoyar y planificar el desarrollo sostenible de las energías marinas

Este desarrollo se debe realizar en el marco de una gestión integrada en coordinación con los diferentes protagonistas y respetando el medio ambiente.

El potencial aprovechable depende de las técnicas disponibles, coste de explotación, pero también de la existencia de lugares interesantes y de una aceptación asocial. En marzo de 2009, el MEEDDM ha solicitado a cinco prefectos coordinadores identificar los lugares propicios y llevar a cabo una concertación a fin de obtener en septiembre de 2009 un esquema de implantación de aerogeneradores en el mar por fachada marítima.

Dentro de esta perspectiva, se ha decidido:

1. a. Reforzar la iniciativa IPANEMA (Iniciativa de colaboración nacional para el surgimiento de energías marinas) a escala nacional y definir un marco de planificación, evaluación e investigación con la participación de profesionales, ONG y demás colaboradores interesados en las posibilidades existentes (la energía de las corrientes, mareas, olas, viento del mar, energía térmica de los mares, biomasa marina, energía de los gradientes de salinidad).

1. b. Financiar los centros de pruebas -puntos de convergencia -abiertos a todos los promotores de proyectos, incluyendo los proyectos de evaluación de los impactos medioambientales, que contribuirán a reforzar el conocimiento, observación e investigación marina.

1. c. Favorecer las técnicas más aceptables en términos sociales y medioambientales. Asimismo se propone fomentar el progreso de las técnicas de aerogeneradores flotantes que permitan alejar las máquinas de la costa más allá del límite impuesto por la profundidad del mar.

El desarrollo de las energías marinas no se puede realizar independientemente de otras energías renovables. Desde esta perspectiva, se ha decidido:

1. d. Reservar un lugar a las energías marinas en el abanico energético. Ocuparse de garantizar una proporcionalidad entre las energías renovables marinas y terrestres. Para las energías marinas renovables intermitentes (energías del oleaje, aerogeneradores *off shore*), apoyar su desarrollo reservando una parte de la energía intermitente (límite establecido por decreto) de la potencia eléctrica demandada en la red eléctrica, y sistematizando los estudios del impacto riesgos-beneficios.

1. e. Definir la reglamentación aplicable a las energías marinas renovables e integrarla en los diferentes niveles de las decisiones

2. Iniciar una política industrial voluntarista para las energías marinas

De los trabajos de concertación del Grenelle se desprende que la explotación de estas energías marinas no se podrá realizar si no se despliega una política industrial voluntarista y una iniciativa, negociada de manera colectiva y dentro de un proceso riguroso respecto a los impactos medioambientales (necesidad de estudios del impacto independientes de los promotores de proyectos. En este contexto, se ha decidido lanzar un “Plan Energías Azules”, que conduzca a:

2. a. Implementar de manera urgente disposiciones que permitan financiar demostradores y estructuras logísticas asociadas en todos los sectores (turbina marina, energía generada por oleaje, energía térmica de los mares, eólica flotante) a fin de acelerar el avance de estas tecnologías y permitir la selección de tecnologías más prometedoras para la fase de despliegue.

2. b. Construir un demostrador de aerogeneradores flotantes con el apoyo de un polo de competitividad, un demostrador hidrotérmico en cada colectividad de ultramar donde sea posible, tres centros de turbinas marinas, dos centros de energía generada por oleaje.

2. c. Favorecer el rápido desarrollo de estas tecnologías mediante dispositivos iniciativos adaptados al avance de cada tecnología (licitaciones, establecimiento de precios de recompra...).

2. d. Invertir en infraestructuras de conexión comunes para la comunicación de zonas identificadas como favorables, y garantizar la restructuración o adaptación de un cierto número de capacidades industriales (astilleros...) y portuarias (ensamblaje, implantación, mantenimiento), en especial para la instalación de la industria de energías marinas.

2. e. Impulsar sus ventajas en las regiones de Bretagne y Provence-Alpes-Côte d’Azur de manera que se conviertan en pilotos del desarrollo de energías marinas, en apoyo de los polos de competitividad PACA y Bretagne.

3. Actuar en prioridad en los territorios de ultramar para desarrollar y producir energía renovable

Francia ha sido el país precursor de estas tecnologías con trabajos en los años 30 y 80. Las centrales OTEC deben permitir en la zona intertropical producir energía (previsible y de manera continua), alternativa a las energías fósiles. Las soluciones *off-shore* se deben priorizar teniendo en consideración la poca disponibilidad del terreno, bajo reserva de los impactos controlables en la biodiversidad y los ecosistemas marinos.

3. a. Dar prioridad a los departamentos y regiones de ultramar como zonas de rápido desarrollo de tecnologías de energías marinas: éstas permiten, en efecto, evitar las pérdidas de superficies territoriales y agrícolas debido al desarrollo del fotovoltaico; además están bien adaptadas al muy limitado sistema eléctrico de las islas (menor intermitencia y mayor previsibilidad que la energía solar o eólica *on-shore*).

3. b. Estudiar la viabilidad de la implementación de un demostrador de energía térmica de mares en cada DOM/COM

3. c. La disponibilidad de agua fría profunda podría ser una oportunidad para examinar la posibilidad de valorizar las propiedades específicas de dicha agua de mar, en particular su riqueza en nutrientes para la acuicultura tras el estudio del impacto en el medio.

TRANSPORTES, PUERTOS, INDUSTRIA NAVAL

Una gran nación marítima debe disponer de una marina mercante sólida y de calidad, de puertos atractivos y de astilleros innovadores y competitivos. Asimismo, Francia debe disponer de una maestría reconocida con el propósito de exportar su know-how. Debe poder desarrollar una oferta de ingeniería portuaria en el ámbito internacional. Esta actividad que permite un transporte de masa tiene un impacto en el medio ambiente y requiere de infraestructuras pesadas para unir los puertos con el interior del territorio y de espacios territoriales importantes.

La política portuaria nacional debe velar por la explotación de todas las potencialidades de la red densa de nuestros puertos de comercio: los grandes puertos marítimos, indispensables para nuestro abastecimiento y el acceso a los mercados mundiales, y los puertos de comercio "nacionales" transferidos a las comunidades, esenciales para el abastecimiento de los territorios, el traslado modal y el transporte marítimo a corta distancia. La explotación de todas las potencialidades de las redes portuarias incrementará las actividades. Por lo tanto, es necesario prever los impactos en el medio ambiente:

- el flujo de transportes terrestres en relación con el interior del país, ordenaciones portuarias pesadas, infraestructuras de las redes de carreteras y ferroviarias, en agua, gas y electricidad;
- los riesgos relacionados con la implantación de futuras empresas de tipo Seveso;
- el consumo del terreno por las instalaciones portuarias, requerimiento de viviendas y gestión de los flujos turísticos de cruceros en las ciudades escalas y cabezas de línea.

A -Puertos

4. Desarrollar una estrategia nacional portuaria

El propósito es lograr que nuestros puertos sean más atractivos y competitivos, a través de inversiones portuarias que no se pueden concebir sin un análisis previo de su pertinencia, con la investigación de un desarrollo sostenible y de una calidad superior de servicios para el tránsito de mercancías y personas.

Se ha decidido:

4. a. Preservar en el marco de los proyectos estratégicos de ordenación portuaria, la capacidad de los puertos de responder al crecimiento del tráfico marítimo y la creación de cadenas de transporte y abastecimiento respetuosos del medio ambiente mediante una estrategia de desarrollo sostenible a mediano y largo plazo. Esta estrategia toma en consideración los imperativos en términos de disponibilidad territorial y acceso náutico y los imperativos de preservación de los ecosistemas.

4. b. Desarrollar una estrategia nacional portuaria basándose en la coordinación de 7 planes estratégicos de puertos marítimos franceses a fin de garantizar una mejor valorización de la gestión de los puertos nacionales. Crear un consejo de administración interportuaria, por ejemplo un "Consejo Nacional de Puertos" para llevar a cabo esta misión.

4. c. Estudiar las reformas sectoriales portuarias de 2004 y 2008 a fin de garantizar el alcance de los objetivos originales -flexibilidad y competitividad -y el de su compatibilidad con la nueva política marítima fruto del Grenelle del Mar.

5. Los puertos sostenibles del futuro

5. a. Deberán ser lo más económicos posible respecto al terreno, lo menos dañinos para el medio ambiente y estar bien integrados a la ciudad gracias a la noción de "puerto urbano", asociando las comunidades locales a las decisiones tomadas en particular en política de urbanismo del puerto (incluido el derecho de tanteo) y simétricamente asociando el puerto a la política de urbanismo de las franjas urbanas (documentos de planificación, autorizaciones de equipos comerciales de todas las actividades en las concesiones de recreo, pesca y comercio)

5. b. Conceptualizar de aquí al año 2015 el puerto "*off-shore*" de comercio integrando los vínculos "martierra" con un balance costes-ventajas económicas y ecológicas de un puerto *off shore* en relación a un puerto terrestre; estudiar también este concepto para el recreo (en particular la reducción del impacto en las islas).

5. c. Estar bien diseñados y mantenidos: favoreciendo la implementación de mejores prácticas de mantenimiento de los espacios portuarios (gestión de residuos, vertidos, dragado, descarga de gánguiles, macro residuos) basándose en un esfuerzo de investigación, una ampliación del referencial GEODE y en el resultado de estudios de incidencias

5. d. Ser innovadores: en especial respecto al tema energético y la gestión de residuos de las infraestructuras portuarias (puerto y barco). Desarrollar procedimientos innovadores en la valorización de sedimentos de dragado portuario (reutilización) y mejorar las técnicas de clasificación y tratamiento, incluyendo la extracción de macro residuos de sedimentos de dragado y descarga de gánguiles. Desarrollar un sector de valorización de vertidos e implementar el tratamiento en tierra de los vertidos más contaminados.

5. e. Ofrecer los mejores servicios en materia de recepción de residuos de los buques. Ayudar a los puertos a respetar las obligaciones de la directiva 2000/59 en materia de las instalaciones de recepción portuaria, en condiciones compatibles con la explotación comercial de los buques, y facilitar el acceso a estas instalaciones cuando existan. Facilitar desde la construcción de los buques la recuperación de aguas de sentina a fin de limitar la pérdida de tiempo durante las operaciones portuarias, para promover en el puerto el vaciado de aguas negras y evitar los vertidos en el mar.

5. f. Crear equipos de conexión en las redes eléctricas, evacuación de aguas residuales, etc., a fin de limitar la contaminación y obligar a los buques a utilizarlos.

5. g. Brindar mayor atención a los riesgos de contaminación en particular a la contaminación accidental presentada por las industrias portuarias

B -Transporte marítimo

6. Respalda el transporte marítimo de mercancías y viajeros, que brinda una solución de traslado modal.

El desafío consiste en mantener la competitividad de los armadores preocupados por la seguridad de sus buques, condiciones de trabajo y seguridad de sus tripulaciones, respetando una reglamentación de estándar elevado. La oferta de transportes marítimos debe brindar a los transportistas soluciones sostenibles (económicas, sociales y medioambientales) simplificadas y generalizadas. Se ha decidido:

6. a. Estudiar las posibilidades de un traslado fiel de los demás modos de transporte, en particular el transporte por carretera, hacia el transporte marítimo (desarrollo de autopistas del mar y del cabotaje marítimo a distancias cortas y medianas, medidas de regulación de redes de logística), especialmente en el Arco Atlántico. Planificar la duplicación de la parte actual de los modos masificados para el transporte de contenedores hacia o desde los puertos, así como el desarrollo de pre y post encaminamientos menos largos para los contenedores importados o exportados por las empresas francesas.

6. b. Someter a evaluación los proyectos de autopistas del mar en lo que se refiere a su impacto medioambiental y utilidad socioeconómica (mayor respeto del medio ambiente para los transportes masivos, descanso de los conductores durante la travesía, mayor rapidez y seguridad que por carretera); evaluarlos en un marco europeo; asimilar los buques utilizados para las autopistas del mar a infraestructuras de transporte financiadas total o parcialmente como tales y emprender un plan de construcción de buques de trasbordo rodado nuevos.

6. c. Precisar las modalidades de comunicación de los grandes buques (*feeding*).

6. d. Simplificar y codificar las reglas aplicables al transporte marítimo en particular los tramites aduaneros: el transporte marítimo no debe sufrir más transbordos intermodales ni trámites administrativos, en particular aduaneros, que el transporte por carretera homólogo.

6. e. Efectuar análisis comparativos de los dispositivos de ayuda al transporte marítimo entre las situaciones nacionales y extranjeras.

6. f. Desarrollar una red interinsular que permita su verdadera integración a la economía de la región, en particular en territorios de ultramar. Una experimentación de transporte marítimo podría suscitar y permitir evaluar la demanda de transporte marítimo, así como brindar un complemento de cabotaje entre las Antillas y la Guayana. Desarrollar una red interinsular con Cerdeña (transporte marítimo, flete y conexión con el gasoducto Galzi). Crear líneas de barcos-bus entre los puertos corsos; desarrollar el transporte de mercancías y pasajeros en la laguna en lugar de multiplicar las carreteras en Mayotte; desarrollar el pequeño cabotaje en la Guayana. Preservar un servicio público marítimo de continuidad territorial respetuoso del medio ambiente y conductor del desarrollo económico y social para Corce.

6. g. Desarrollar el transporte marítimo interurbano ("tranvías costeros ecológicos") priorizando los grandes ejes y en conexión con los transportes terrestres multimodales.

C -La industria naval

El sector de la industria naval francesa comprende numerosos protagonistas, a menudo PYME: astilleros, fabricantes de equipos, entidades de ingeniería...Está implicada en una amplia gama de actividades marítimas tales como la construcción, reparación, transformación de buques, ingeniería como las tecnologías de *off shore*. El éxito de este sector se basa en el conocimiento.

Nuestra estrategia a largo plazo para este sector debe tener por objetivo responder a desafíos mayores y garantizar un papel principal en la construcción naval mundial: debe ser capaz, en un entorno competitivo leal, de proveer buques que respondan a la demanda de los armadores y marinos, seguros, respetuosos del medio ambiente, económicos y de última tecnología. Por consiguiente, es necesario reforzar las exigencias en materia de seguridad marítima a escala mundial para desarrollar buques de diseños ecológicos. Se ha decidido:

7. Reconsiderar el diseño y ordenación de los barcos de pesca, en particular respecto al tonelaje y al esfuerzo pesquero constante dentro de una perspectiva de desarrollo de la pluriactividad (observación científica, descontaminación...) y respaldar una evaluación necesaria de la reglamentación europea respecto al tema.

8. Orientar la investigación hacia el segmento de buques complejos.

8. a. Definir una estrategia para la construcción naval: creación de una estructura de orientación de la investigación que agrupe a los protagonistas franceses y sea capaz de definir los estándares del buque del futuro, incluyendo la gestión de aguas residuales, y la eficiencia energética.

8. b. Desarrollar los motores de marina con etiquetas ecológicas.

8. c. Favorecer la cooperación interregional en materia de construcción naval a escala del Caribe

D -Diseño ecológico y desmantelamiento de buques

El desmantelamiento de buques se realiza actualmente en ciertos países en condiciones inadmisibles desde un punto de vista económico, medioambiental y social. Las capacidades de demolición son insuficientes respecto a los imperativos previsibles. Basándose en esta doble constatación, resulta necesario:

9. Alentar / organizar la constitución de un sector industrial francés de desmantelamiento, reciclaje y descontaminación de buques, favoreciendo una gestión de proximidad y respeto del desarrollo sostenible en las obras, incluyendo los territorios de ultramar y retirando la flota de buques menos seguros y más perjudiciales para el medio ambiente. Este sector podría ser dirigido por un grupo de interés público. Basarse, especialmente, en la experiencia y competencias existentes. En la brevedad posible, se designará a un responsable y se iniciarán los trabajos de preparación de este sector.

10. Actuar a escala europea e internacional para reforzar la reglamentación relativa al desmantelamiento de buques:

10. a. Basarse en la Unión Europea para hacer progresar la reglamentación internacional a fin de que los buques sean desmantelados de acuerdo con las normas más estrictas del plan social y medioambiental. Transmitir un mensaje a escala internacional para acelerar la ratificación de la convención OMI de Hong Kong de mayo de 2009 e iniciar las negociaciones para su evolución.

10. b. Francia en el marco de la estrategia europea respecto al desmantelamiento de buques promoverá una iniciativa cuyo objetivo será reforzar la legislación relativa al desmantelamiento de buques civiles y militares y demás instalaciones marítimas al final de su vida útil y velará por su aplicación. Esta iniciativa fomentará el desmantelamiento de buques que pertenezcan a armadores europeos en países que dispongan de las capacidades adecuadas de tratamiento o almacenamiento de residuos peligrosos o en su defecto la repatriación y tratamiento de estos residuos en Europa.

RECURSOS MINERALES

Los recursos minerales del fondo del mar (granulados, hidrocarburos, gas) son muy importantes y aún poco conocidos. El potencial explotable parece incrementarse al igual que la exploración de la profundidad de los océanos y el progreso técnico.

No obstante, antes de desarrollar la extracción minera en el mar, es necesario cerciorarse de que estas actividades son lo menos perjudiciales posible para los ecosistemas marinos.

Actualmente, se explotan los áridos de origen marino, el maërl y las arenas de conchas en la zona litoral.

11. Para las actividades de extracción a poca profundidad

Ante la importante demanda de arenas, se ha decidido:

11. a. Determinar los objetivos de explotación y modalidades de todo desarrollo de la actividad de extracción en el marco de la estrategia nacional del mar y litoral, y dentro de la perspectiva global de la gestión integrada de usos del mar y litoral.

11. b. Realizar previamente un estudio sobre las potencialidades de explotación de los recursos que deberá incluir condiciones mejoradas de diálogo entre los usuarios a partir de bases científicas compartidas; y esto dentro de un marco formal más allá de la sola consultación.

11. c. Crear de manera conjunta los criterios de pertinencia de la explotación de áridos de origen marino, integrando aspectos medioambientales y socioeconómicos.

11. d. Concluir el estudio MEEDDM/IFREMER/BRGM iniciado en 2004 sobre el inventario de los recursos en granulados en 11 departamentos costeros y ampliándolo de manera sistemática a fin de identificar las zonas de menor exigencia (ya sea en términos medioambientales o socioeconómicos) y prohibir las extracciones en la marisma (salvo con fines de gestión de la erosión costera en el seno de una misma célula sedimentaria); elaborar una guía metodológica sobre la evaluación de las incidencias en los lugares sensibles de los proyectos de extracción para las instalaciones sometidas a autorización.

11. e. Buscar sustitutos del maërl; por ejemplo estructurando un sector de valorización de residuos de conchas de ostras.

12. Para los proyectos mineros en aguas profundas

Se ha decidido:

12. a. Preparar el desarrollo, a mediano plazo, de proyectos mineros en el mar profundo organizando desde ahora el desarrollo y el pilotaje industrial de procesos de extracción minera off shore con base en la mejora de los conocimientos de los fondos marinos. Esta acción, que tomará en consideración el impacto medioambiental de este tipo de explotación, se debería basar en la puesta en común de las competencias y capacidades de los establecimientos públicos con carácter industrial y comercial, así como de empresas mineras y de ingeniería en el marco de un consorcio público privado. Se dará prioridad a una colaboración múltiple para promover la transparencia de los proyectos y la aplicación de un sistema piloto. Paralelamente al desarrollo de los proyectos y experimentaciones, se deberá realizar a través de una colaboración múltiple, en especial con las ONG competentes, la elaboración de métodos y criterios de evaluación de los impactos de las experimentaciones en lugares profundos;

12. b. Identificar y proteger -respetando las competencias de las comunidades para los territorios de ultramar -las zonas con una gran biodiversidad (denominadas "hot spots").

12. c. Comprometerse en favor de la designación de zonas marinas de protección en el marco de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos durante la sesión que tendrá lugar en 2010, basándose en informaciones científicas y criterios propios para garantizar la protección de los ecosistemas marinos. Reflexionar más ampliamente sobre el refuerzo del modo de gobernanza de la Autoridad.

12. d. Velar para que el estudio de toda eventual explotación de hidratos de gas incluya los impactos y riesgos medioambientales asociados, en aplicación del principio de precaución

PROTEGER Y VALORAR LA BIODIVERSIDAD MARINA

A pesar de no ser muy conocida, sabemos que la biodiversidad marina es muy rica, fundamentalmente por la perennidad de los servicios que brindan los ecosistemas marinos, y que está amenazada, en particular, por las actividades antrópicas. En los últimos años, se han emprendido acciones importantes en el ámbito nacional para proteger la biodiversidad marina, en especial la estrategia nacional para la biodiversidad y la creación de la agencia de áreas marinas protegidas.

Ante las amenazas, es oportuno ir más lejos comprometiéndonos a que nuestras acciones sean más visibles, garantizando la coherencia de las políticas públicas internacionales, europeas y nacionales, y contribuyendo con la restauración del buen estado ecológico de los medios marinos.

Las zonas marítimas de ultramar tienen un especial interés dadas las problemáticas de protección y valorización de su tan valioso patrimonio natural.

13 y 14 -Implementar una red de áreas marinas protegidas

13. En el ámbito internacional, Francia tomará medidas para:

13. a. Reforzar los objetivos de la Convención sobre la Diversidad Biológica (CDB) respecto a las áreas marinas protegidas atribuyendo una parte significativa a las reservas marinas.

13. b. Defender la creación de una red de áreas marinas protegidas y reservas marinas al sur de 60° S en el Océano Austral sobre la base de la Convención sobre la fauna y flora marina antártica.

13. c. Desarrollar las Áreas marinas en alta mar a través de seis convenciones regionales de las que Francia forma parte, basándose particularmente en el proyecto piloto de AMP (zona CHARLIE GIBBS) de OSPAR.

13. d. Contribuir activamente en las recomendaciones del grupo de especialistas que trabajan con la CBD, recomendando la designación de áreas marinas significativas en el terreno ecológico y biológico (EBSA) en alta mar y extender las redes de áreas marinas y reservas marinas en alta mar.

13. e. Respalda la organización del 3^{er} Congreso Internacional de Áreas Marinas Protegidas o "*international marine protected areas congress 3*" (IMPAC 3) que tendrá lugar en 2013 en Marsella y promover la organización de conferencias regionales sobre áreas marinas.

13. f. Velar por la manera en que se garantizará la vigilancia y protección de estas zonas protegidas.

13. g. Acelerar el proceso con el propósito de hacer de las Bocas de Bonifacio un parque internacional marino y una ZMPV (zona marítima particularmente vulnerable).

14. En el ámbito nacional, se ha decidido:

14. a. Promover la aplicación de directrices en materia de áreas marinas protegidas adoptadas en la COP 9 de la CBD, con el objetivo de establecer una red coherente, representativa y bien administrada de áreas marinas protegidas para 10 % de los océanos de aquí al año 2012 (objetivos internacionales de la CBD) y 20 % en el año 2020, con, en promedio global, la mitad en reservas de pesca; para cada lugar, la parte correspondiente a la reserva se define de manera individual, en concertación con los pescadores profesionales y demás partes implicadas. Este proyecto se podrá concretar en ultramar y, en particular, en la Polinesia Francesa y en Nueva Caledonia, mediante la creación, en concertación con las comunidades y bajo reserva de su acuerdo, de áreas marinas protegidas en las Islas Marquesas, Rapa y en el mar del Coral, persiguiendo a la vez objetivos de gestión sostenible de los recursos naturales y de preservación de la biodiversidad.

14. b. Elaborar un marco metodológico para la creación de áreas marinas protegidas (AMPs), como herramientas de protección de especies o de hábitats especiales, de un ecosistema característico y de desarrollo sostenible y gestión de actividades. Esta metodología que debe estar dentro del marco de los objetivos internacionales de la Convención sobre la Diversidad Biológica se definirá y dirigirá por los poderes públicos, a fin de contribuir con los objetivos de la Directiva marco de la Estrategia Marina Europea (DSM). Las diferentes etapas serán: la realización de un diagnóstico científico sólido y compartido con los usuarios marítimos; la definición del objetivo de protección; la definición de un perímetro de trabajo, de las orientaciones para la gestión y evaluación previa de los efectos esperados, del perímetro de la AMP, de los diferentes niveles de protección en el perímetro de la AMP; la aplicación de la gestión, y del seguimiento de la AMP en especial mediante un mejor control. Todas las etapas se desarrollarán en un marco que agrupará de forma perenne a los científicos y las partes implicadas del Grenelle del Mar. La alineación metodológica deberá ser concluida y consignada por los poderes públicos antes de fin de año de 2009.

14. c. En este marco, experimentar una gestión ecosistemática y concertada de la pesca a través de la creación de unidades de explotación y de gestión concertadas (UEGC) en 6 pesqueras piloto: 4 en la metrópoli dentro de los cuatro CCR de los que depende el litoral francés (CCR Méd., CCR NW, CCR SW y CCR Mar del Norte) y 2 en las regiones de ultramar. Se trata de asociar a los pescadores y demás usuarios de la zona para compartir una constatación, definir los objetivos comunes a largo plazo (medioambientales, sociales y económicos) y crear planes de gestión a largo plazo. Para cada unidad, un coordinador asumirá la dirección, información y organización necesarias para el buen funcionamiento de la UEGC. Los primeros resultados se podrán presentar a la Comisión Europea a finales de 2012,

justo antes de la puesta en marcha de la nueva Política Común de Pesca (PCP). La definición de los lugares se realizará en coordinación con los profesionales, científicos, asociaciones de protección del medio ambiente y poderes públicos.

14. d. Reforzar la red y los medios de gestión de las áreas marinas protegidas acelerando su aplicación, en particular, en las zonas Natura 2000 en mar y en el Mediterráneo para respetar el objetivo de una red completa y coherente en 2012.

14. e. Completar la estrategia nacional de áreas marinas protegidas para que contribuya a la gestión de recursos, en particular, pesqueros.

14. f. Reforzar las medidas de protección / restauración para las especies marinas en peligro de extinción o especies a proteger y la política de santuarios marinos, para los mamíferos marinos, contribuyendo con la creación de nuevos santuarios (especialmente en el Caribe) y mejorando los santuarios ya existentes para un mejor control.

14. g. Crear reservas marinas u otras herramientas de protección y gestión apropiadas en las zonas de reproducción y hábitat sensibles en coordinación con las partes implicadas.

14.h. Clasificar los ecosistemas marinos tropicales en particular la parte terrestre de la isla de Europa y de sus aguas territoriales en Reserva Natural Nacional de aquí al año 2010. En coordinación con las comunidades de ultramar y respetando sus competencias propias, crear un área marina protegida en las islas Dispersas y en las islas Marquesas.

15. Iniciativas en favor de los corales y manglares

Mejorar las medidas de protección de los manglares y arrecifes de coral:

15. a. Reforzar la protección de los arrecifes de coral, favoreciendo la inclusión de la Iniciativa Internacional de Arrecifes coralinos (ICRI) en los foros internacionales, ampliando la composición y la representatividad de la ICRI, explotando el año internacional de la biodiversidad en 2010.

15.b. La imperiosa necesidad de continuar con el esfuerzo de establecer un parque marino para crear el lugar de concertación y gestión para salvar la laguna de Mayotte que está bajo amenazas muy fuertes; etapa necesaria para la eventual inscripción de la isla y la laguna de Mayotte como patrimonio mundial de Unesco. Instaurar un instituto y un observatorio del manglar.

16. Iniciativas en favor de los mamíferos marinos

16. a. Respaldar la posición europea que consiste en impedir a Japón cazar en el Océano Austral y prohíbe todos los métodos letales en la investigación científica.

16. b. Tomar las medidas necesarias para limitar las contaminaciones sonoras, las colisiones con los buques y las caladas accidentales en las artes de pesca (respaldar los programas de investigación y experimentación PROCET de los pescadores profesionales, etc.).

16. c. Reforzar los medios y las medidas de protección del santuario Pélagos en el Mediterráneo en concertación con las partes implicadas.

16. d. En el marco de la Comisión Ballenera Internacional, hacer progresar la convención de regulación de la caza de ballenas hacia una convención para la protección de cetáceos y mamíferos marinos, incluyendo la prohibición definitiva y general de la caza “científica”, promoviendo la creación de santuarios en alta mar.

PESCAS MARÍTIMAS

Para responder a una creciente demanda, tanto a escala mundial como nacional, de productos acuáticos, la pesca ha incrementado con regularidad, desde el final de la Segunda Guerra Mundial, las capturas para alcanzar aproximadamente 100 millones de toneladas, lo que parece ser un tope considerando la presión ya excesiva respecto al gran número de existencias.

La pesca marítima se enfrenta actualmente a muchos desafíos mayores

- El desafío medioambiental de la durabilidad y biodiversidad.
- Ελ δεσαφι ί δε λα σεγυριδαδ αλιμεντιγια (χυαντιτατιωα ψ χυαλιτατιωα).
- El desafío de la rentabilidad económica.
- Ελ δεσαφι ο δε λα ιμαγεν δεγραδαδα δε λοσ σεχτορεσ ψ δε λα χρισισ δε ποχαχιονεσ.

En materia de pescas marítimas, y resaltando que este ámbito necesitaba análisis profundos, el Grenelle del Medio Ambiente ya había llegado a varias orientaciones, entre ellas:

- el desarrollo de etiquetas ecológicas,
- la gestión ecosistemática en el marco de unidades de gestión geográfica,
- la experimentación de cuotas individuales administradas,
- directrices de la pesca recreativa.

Mientras se prepara una importante reunión sobre la revisión de la Política Común de la pesca (PCP) con proyecciones para el año 2012-2013, los trabajos del Grenelle del Mar han permitido poner de relieve las orientaciones siguientes.

A -Desarrollar y valorar los procesos de pesca sostenible, es decir más respetuosos del recurso disponible y que ahorran energía

17. Desarrollar y valorar los procesos de pesca sostenible más respetuosos de los recursos

17. a. Desarrollar planes de gestión ecosistemáticos a largo plazo que definan los objetivos de captura de 3 a 5 años, mediante la gestión científica de los topes admisibles de captura (TACS) y las cuotas anuales.

17. b. Desarrollar la experimentación a bordo de buques de pesca de técnicas de pesca selectivas para reducir las caladas accidentales.

18. Fomentar y favorecer las evoluciones técnicas y prácticas

18. a. Promover los barcos y artes de pesca selectivos y con un impacto limitado en el medio ambiente. Los objetivos de los vertidos se establecerán tras el análisis profundo en el marco de las Asambleas de la Pesca; valorar todos los productos de la pesca, incluyendo los residuos.

18. b. Promover y respaldar las pruebas con profesionales, en el marco de un centro o de una red de peritaje técnico.

18. c. Apoyar financieramente las mutaciones que se decidirán respecto al conjunto del sector.

18. d. Organizar a corto plazo un concurso nacional para premiar las innovaciones en materia de impacto en el medio ambiente, ahorro de energía y selectividad.

18. e. Guiar a las pesqueras francesas hacia una etiquetado ecológico sobre la base de los criterios FAO, sociales y medioambientales; apoyar una gestión de calidad destinada a promover los productos de la pesca francesa respecto a los distribuidores; integrando los impactos de los diferentes modos de pesca.

18. f. Para La Reunión, promover una certificación de las pesqueras bajo etiquetas ecológicas tras la concertación con los profesionales; el propósito es iniciar paralelamente una gestión a fin de lograr el etiquetado de todas las pesqueras en las Tierras Australes y Antárticas Francesas (TAAF).

18. g. Llevar a cabo acciones de cooperación con los países en vías de desarrollo a fin de que tengan acceso a estas etiquetas.

18. h. Valorar en las Islas del Océano Índico los productos del mar obtenidos de manera sostenible mediante dispositivos adaptados del tipo "zona franca". Favorecer el empleo de marineros residentes de la UE y generalizar las prácticas virtuosas en materia de gestión de las pesqueras.

Los debates sobre la reforma de la organización común de los productos de la pesca y de la acuicultura tendrán lugar durante las Asambleas de la Pesca.

B -Integrar mejor las actividades de la pesca a la economía litoral, teniendo en consideración las características locales, especialmente en territorios de ultramar

19. Facilitar el ejercicio por parte de los pescadores de la pluriactividad:

19.a. Reconocer el ejercicio por parte de los pescadores de servicios de interés general (recopilación de datos, recogida de macro residuos, apoyo a la lucha contra la contaminación). Adaptar, para este fin, la reglamentación para permitir la pluriactividad y prever la implementación de los mecanismos necesarios de financiación, equipo y formación.

19.b. Permitir, por medio de un marco reglamentario simple y que garantice las condiciones de seguridad apropiadas, el embarque de pasajeros, que constituye una pista real de diversificación de la pequeña pesca costera y de la acuicultura marina hacia el ecoturismo ("pescaturismo").

20. Adaptar las organizaciones profesionales y la PCP

20. a. Reforzar la estructuración profesional en Mayotte donde el contexto de departamentalización hace necesaria la implementación de estructuras profesionales de pesca, así como herramientas reglamentarias (Ley N° 91-411) y la consideración del contexto europeo de gestión de pescas (PCP).

20. b. Promover una reforma de la política común de la pesca que tendrá como fundamento la definición de los objetivos de gestión a escala comunitaria y dejará a los Estados miembros la elección de las herramientas de gestión y los medios.

C -Proteger las especies en peligro y las especies sensibles

21. Reconocer y proteger las especies sensibles

21. a. Reconocer las zonas de protección de pesca perennes (“reservas de pesca”) como una herramienta de gestión de la pesca que reúne los objetivos de la gestión sostenible de los recursos naturales y de preservación de la biodiversidad y, por consiguiente, como una nueva categoría de áreas marinas protegidas, estableciendo el principio de su gestión conjunta con todas las partes implicadas. Establecer esta protección en 5% del mar territorial de aquí al año 2012, respetando las competencias de las comunidades para los territorios de ultramar, (de acuerdo con una estrategia que se elaborará de aquí al año 2010 y será evaluada por las instancias científicas -CIEM, CGPM-y de concertación -ORP-y por los DROM -ICCAT, CTOI, CCAMLR), y en la mitad en promedio global del conjunto de las AMP (cuyo objetivo es de 20% de las ZEE en 2020) en el marco de la generalización de los planes de gestión ecosistemática de la pesca.

21. b. Identificar los lugares sensibles (corales profundos, montes submarinos, fuentes hidrotermales) para los que es necesario instituir zonas de prohibición de pesca o de práctica de pesca, respetando las competencias de las comunidades de ultramar.

21. c. Apoyar el cierre de zonas de pesca en alta mar (“*high sea pockets*”) colindantes con la ZEE francesa en el Pacífico.

22. Preservar las especies en peligro de extinción

22. a. Promover y apoyar junto con otras partes la inscripción del atún rojo y del marrajo sardinero en las listas de especies de la CITES -anexos I o II -; iniciar una reflexión conjunta sobre las herramientas internacionales de una gestión sostenible de las especies vulnerables; prohibición del *finning*; detener la sobrepesca de tiburones

22.b. Poner fin a la pesca en Francia del marrajo sardinero de la isla de Yeu (6 barcos) no renovando las licencias de pesca implicadas con la parada de actividad del titular, y garantizando la readaptación de los pescadores de la isla de Yeu, tanto como sea posible en los sectores de la pesca.

22. c. Establecer el TAC anual del atún rojo a partir de informes científicos: Francia respaldará esta posición en las instancias europeas y en la Comisión Internacional para la conservación del atún del Atlántico (ICCAT) sobre la pesca del atún rojo.

22. d. Reforzar las medidas de la policía contra la pesca ilegal del atún.

22. e. Reforzar los medios de control de la pesca y, en particular:

- prohibir, salvo excepción justificada y controlada, todo transbordo del producto de la pesca en el mar;
- generalizar el sistema de control y seguimiento del tipo VMS, incluyendo los buques de apoyo;
- luchar contra la pesca ilegal a través de programas europeos específicos.

23. Teniendo en cuenta la importancia, en términos de empleo, de la pesca de especies profundas, un grupo de trabajo examinará las condiciones de la gestión sostenible de la pesca de arrastre profunda, así como las diversificaciones y reorientaciones eventualmente necesarias de los hombres y materiales. Este trabajo incluirá el tema de la moratoria respecto a la explotación de recursos pesqueros profundos, en particular en el marco de la PCP. Una Misión, presidida por don Louis LE PENSEC, ex ministro del mar, se pondrá en marcha respecto a los temas relativos a la pesca profunda.

Las propuestas que no hayan sido objeto de un consenso se volverán a analizar en el marco de las Asambleas de la Pesca.

D -Crear puertos de pesca adaptados

24. Modernizar la concepción de puertos de pesca

- 24. a. Distinguir los lugares de desembarco, transformación y comercialización.
- 24. b. Poner en red y organizar una logística en todas las etapas del proceso.
- 24. c. Lograr que los puertos evolucionen a fin de que consideren la pluriactividad de los buques de pesca y la evolución reglamentaria respecto al tratamiento de los residuos.

25. Favorecer en los territorios de ultramar el acceso y la utilización de los puertos franceses a los buques que pescan en las ZEE francesas, alentando así el desarrollo de unidades de transformación y reparación naval, y eventualmente la valorización de productos del mar mediante la creación de zonas francas y el desarrollo del empleo de marineros franceses.

E -Dirigir mejor la pesca recreativa

26. Aplicar en un primer momento el acta sobre la pesca adoptada al término del Grenelle del Medio Ambiente y crear un acta sobre la pesca embarcada (antes de fines de 2009). Sobre la base de una evaluación al cabo de dos años, verificar la viabilidad de crear un permiso de pesca embarcada, submarina y de orilla.

27. Mejorar la reglamentación:

- 27. a. Marcar el pez pescado en el marco de la pesca recreativa con una muesca en la aleta dorsal o caudal con el fin de evitar la venta ilegal en los puestos o restaurantes.
- 27. b. Establecer prohibiciones de pesca según los imperativos para ciertas especies e instaurar periodos de “descanso biológico” en las marismas. Esta reflexión podrá tomar como ejemplo casos de países extranjeros (Irlanda, Canadá).
- 27. c. Pasar de la noción incontrolable de “mesa familiar” a una gestión basada en cantidades y números a fin de reducir a la cantidad mínima las capturas autorizadas (por ejemplo: peso máximo por pescador).

CONTAMINACIÓN MARINA

Aproximadamente 20% de la contaminación del mar proviene de actividades marítimas, entre las que ocupa el primer lugar la navegación con vertidos de hidrocarburos, residuos de combustible (desgacificaciones), residuos de cargamento y aguas de lastre. La contaminación atmosférica tiene tanta importancia como las caídas de los contenedores en el mar que pueden contener sustancias tóxicas o el vertido de desechos domésticos. Por otro lado, el mar también puede ser afectado por accidentes (marea negra, blanca).

Reducir las fuentes de contaminación es un desafío para los astilleros, operadores de buques, Estados a cargo de los controles, Estados costeros víctimas de la contaminación así como el Estado del pabellón responsable del control de sus buques.

Las reglamentaciones internacionales (convención MARPOL), europeas (los paquetes ERIKA) y francesas se han vuelto más rigurosas. Sin embargo, se debe ir más lejos y apuntar hacia la desaparición o reducción drástica de la contaminación vinculada a las actividades marítimas, y la justa reparación de los daños causados al medio ambiente marino. La contaminación marina, en efecto, tiene un impacto importante en la calidad del agua, sedimentos marinos de la biodiversidad y del aire.

28. Reducir los vertidos de los buques (gas de escape, carburante, residuos, cargamento, lastre)

28. a. Aplicar el “cero vertidos” en el puerto, y tener como meta la máxima limitación en la zona de 3 millas náuticas, tomando las medidas de incentivos, prohibiciones y sanciones ad hoc. Imponer la instalación de servicios sanitarios adecuados en tierra.

28. b. Informar al público sobre el contenido de las pinturas antivegetativas y las condiciones apropiadas de utilización a través de un sistema de etiquetado claro (recreación).

28. c. Estudiar y efectuar las operaciones necesarias para la descontaminación y la protección de los restos potencialmente contaminantes y peligrosos.

28. d. Aplicar la reglamentación internacional relativa a las aguas de lastre, en especial, para evitar la instalación de especies invasoras. Proteger la biodiversidad desarrollando procesos innovadores en materia de tratamiento de aguas y sedimentos de lastres y mediante la aplicación de la convención internacional de la OMI sobre la gestión de aguas de lastres (2004). Un grupo de trabajo determinará el método que mejor se adapte al tratamiento de aguas de lastre en los puertos.

28. e. Definir el Mediterráneo como zona de control de las emisiones de azufre (SOx), teniendo en consideración la realidad del cabotaje marítimo.

28. f. Hacer del Mediterráneo una zona especial para todos los anexos de la Convención MARPOL.

29. Reducir la contaminación del mar mediante actividades marítimas distintas al transporte

29. a. Prohibir el vertido en el mar de lodos de dragado contaminados: crear un sector de tratamiento de lodos y de recuperación de los macro residuos asociados.

29. b. Ratificar la convención de la OMI sobre la puesta a flote de los restos.

29. c. Mejorar las prácticas de mantenimiento de los estuarios, espacios portuarios y canales de acceso y las modalidades de gestión de los sedimentos y lodos de dragado, trabajando de manera simultánea conforme a varios ejes:

-Favorecer la implementación de mejores prácticas de mantenimiento de los espacios portuarios y canales de acceso (dragado, vertido de escombros).

-Desarrollar la investigación aplicada y procesos innovadores en la valorización de sedimentos de dragado (por ejemplo: la reutilización) y mejorar los conocimientos para el análisis y las técnicas de clasificación y procesamiento de descontaminación, incluyendo la extracción de macro residuos.

-Favorecer el desarrollo de sectores económicos de tratamiento, incluyendo el tratamiento en tierra de los vertidos más contaminados, actividades portuarias asociadas y el examen de las condiciones de financiación.

-Reflexionar acerca de la creación de una tasación sobre la contaminación de lodos de dragado en el marco de la gestión integrada de las actividades en el mar y litoral.

-Tomar en consideración este tema en el desarrollo del transporte fluvial.

30. Luchar eficientemente contra la contaminación

30. a. Dar a conocer a los protagonistas la lista de lugares de refugio designados en el marco europeo del paquete ERIKA.

30. b. Crear medios de intervención en el mar adaptados a las diferentes categorías de los buques que frecuentan las aguas bajo jurisdicción nacional, considerando en especial la tendencia al gigantismo de los buques.

30. c. Implementar planes infra POLMAR.

31. Evitar los accidentes y la contaminación

31. a. Revisar las reglas internacionales que establecen los efectivos mínimos a bordo de los buques en tránsito.

31. b. Mejorar el rastreo de los contenedores y reducir sus caídas en el mar.

32. Identificar y sancionar a los causantes de la contaminación

32. a. Proseguir con el esfuerzo de desarrollar tecnologías para luchar contra la contaminación.

32. b. Localizar mejor las contaminaciones: equipo en vehículos aéreos no tripulados, mejorar el acoplamiento entre las imágenes por radar y satélite.

32. c. Implicar la responsabilidad de toda la cadena de operadores, incluyendo al Estado del pabellón.

33. Brindar una mejor indemnización a las víctimas de la contaminación

Promover nuevas reglas para el FIPOL para una mejor reparación de los perjuicios sufridos, el aliento a las comunidades locales para que se doten de planes Infra Polmar, el refuerzo de los planes Polmar frente a los nuevos riesgos del transporte marítimo y la sensibilización / preparación -de las autoridades y protagonistas del litoral respecto a los enfoques sobre contaminación marina.

Se delegará una misión parlamentaria respecto al tema del FIPOL.

GOBERNANZA INTERNACIONAL Y EUROPEA

Los océanos se caracterizan por el movimiento de masas de agua que no conocen las fronteras marítimas instituidas por la convención de Montego Bay.

En el ámbito internacional, no existe una política marítima integrada: las actividades marítimas, en particular la navegación, se regulan mediante la Organización Marítima Internacional que se inclina cada vez más hacia los problemas ecológicos generados por la navegación; las actividades de pesca se siguen mediante la FAO y las organizaciones regionales de pesca, los temas relacionados con la biodiversidad se tratan mediante diversas instancias (CBI, CITES, UNESCO...). Los temas relativos a la dimensión social y a las condiciones de trabajo atañen a la OIT. Por estas razones se impone el surgimiento de una política internacional coherente que integre todas las dimensiones de los océanos.

Una de las medidas propuestas tiene por objetivo promover con nuestros socios de la Unión Europea y los países interesados la negociación de nuevos instrumentos jurídicos (por ejemplo, convención de aplicación de la Convención sobre el derecho del mar relacionada con la protección y conservación de la biodiversidad en alta mar).

Francia, por su parte, debe garantizar una presencia activa en las instancias internacionales en razón del estatus internacional de nuestro país, extensión de nuestro espacio marino y para hacer valer los intereses marítimos no sólo los de su pabellón y empresas, sino también y, sobre todo, los de su litoral y aguas. El objetivo es cambiar la situación haciendo escuchar la voz de los Estados costeros en particular en la OMI que se concibe aún como esencialmente depositaria de los intereses del transporte y del comercio mundial.

Por lo tanto, el desafío para Francia es dar sentido a sus acciones en el ámbito internacional y definir las en una estrategia marítima global. El Grenelle del Mar debe participar en la identificación de los objetivos principales que se podrían traducir en un programa de acción. Por último, Francia, teniendo en consideración su rango marítimo, debe apoyar las operaciones de cooperación técnica que no se puede desasociar de la elevación de los estándares medioambientales y, en particular, en el marco de la OIT. Se trata de ayudar a los Estados a implementar las disposiciones reglamentarias y a evaluar su capacidad de aplicar de manera eficiente las normas internacionales. Por último, Francia debe continuar promoviendo el nacimiento de una política marítima europea y lograr que Europa desempeñe un papel eficiente y promotor en las instancias internacionales.

A -Mejorar la gobernanza internacional de los océanos

34. La convención de Montego Bay (CMB) sobre el derecho del mar:

Se podría revisar la convención sobre el derecho del mar a fin de integrar mejor las preocupaciones medioambientales y considerar las posibilidades abiertas para el progreso de la técnica para la explotación de los océanos (profundos) y evoluciones vinculadas con los cambios climáticos. Se ha decidido:

34. a. Evaluar la CMB respecto al conjunto de los desafíos del desarrollo sostenible: transporte, recreación, seguridad marítima, protección del medio ambiente, conservación de la naturaleza y preservación de la biodiversidad, lucha contra la contaminación, competitividad, empleo y condiciones de trabajo, cambio climático, a través del proceso consultativo oficioso y mediante la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar (DOALOS).

34. b. Brindar una contribución francesa activa a las reflexiones en curso en el marco de la próxima reunión de la CMB con el objetivo de garantizar en alta mar, la inclusión de las problemáticas vinculadas con la seguridad marítima y una mejor protección de la biodiversidad.

35. Garantizar un mejor funcionamiento de la Organización Marítima Internacional

35. a. Promover la revisión de los criterios de representatividad de los Estados cuya importancia del voto depende del número de toneladas de registro inscritas sin consideración de otros criterios.

35. b. Tomar en consideración en las decisiones de la organización, los criterios medioambientales y sociales así como los económicos y técnicos.

35. c. Ampliar el número de observadores (ONG...) en la OMI.

36. Defender mejor la biodiversidad en el ámbito mundial

36. a. Respalda firmemente la integración de los temas marinos en el marco del mandato en curso de negociación del *Intergovernmental science-policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services (IPBES)*, panel internacional de expertos sobre la biodiversidad, comparable al grupo de expertos internacional existente (GIEC) en el marco de la convención de las Naciones Unidas para la lucha contra el cambio climático.

36. b. Favorecer el establecimiento de indicadores de seguimiento de la biodiversidad marina y respaldar una política coherente de los instrumentos internacionales que contribuya a la protección de la biodiversidad marítima, velando, en particular, por garantizar la complementariedad entre estos diferentes instrumentos, la CITES y las ORP para las especies pesqueras.

36. c. Promover la reflexión internacional en el grupo ad hoc convocado por la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre la biodiversidad marina en las zonas más allá de las jurisdicciones nacionales (Nueva York en 2006, 2008 y previsto en 2010).

37. Actuar eficientemente a escala regional

37. a. Reforzar las coordinaciones institucionales de las cuencas marítimas regionales, favoreciendo un acercamiento entre las secretarías de las convenciones de mares regionales, de la OMI, de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos (AIFM) y de las Organizaciones regionales de pesca (ORP) correspondientes para garantizar una gestión sostenible de los recursos, incluyendo alta mar, mejorando la coordinación entre las (ORP), operando al menos en parte en alta mar y asegurando la participación de Francia en una evaluación de las ORP sobre la aplicación de las resoluciones de las Naciones Unidas.

37. b. Reforzar y unificar a escala internacional la lucha contra la pesca ilícita no regulada y no reglamentada (INN): incrementar los medios de control, publicar listas negras de buques INN comunes a todos las ORP, prohibir todo tipo de transbordo en el mar, generalizar el sistema de control y seguimiento de tipo VMS, incluyendo los buques de apoyo. Controlar la atribución de licencias de pesca a fin de evitar el cambio de registro de buques INN.

37. c. Institucionalizar conferencias marítimas regionales periódicas a iniciativa de un Estado costero.

37. d. Estudiar y promover el acercamiento entre los sistemas de protección de mares regionales y las organizaciones regionales de pesca; favorecer las transferencias de experiencia entre cuencas: respaldar la Convención de Barcelona y el Plan de Acción para el Mediterráneo (PAM), única convención del mar regional que ha considerado los objetivos de desarrollo sostenible (enmiendas 1995) más allá de una competencia medioambiental; tomar como referencia las Áreas especialmente protegidas de importancia para el Mediterráneo (ASPIM) para la cooperación entre las regiones; evaluar la oportunidad de la transposición de la herramienta “Protocolo de Gestión Integrada de la Zonas Costeras” de la Convención de Barcelona a otros mares regionales que atañen a nuestros DOM/COM: África Oriental (Convención de Nairobi), Caribe (Convención de Cartagena), Pacífico Sur (Convención de Nouméa) y, de acuerdo con los resultados de la evaluación, considerar la promoción de tal instrumento; tomar medidas para que la zona de fractura Charlie GIBBS (CGFZ), reconocida en 2008 como “zona de interés científico” durante la última comisión OSPAR, sea transformada por decisión de esta comisión, que se reunirá en 2010, en un área marina protegida piloto. A fin de garantizar una protección satisfactoria de esta zona, Francia deberá favorecer la cooperación necesaria con los demás órganos internacionales interesados (OMI, OIT, AIFM, NEAFC) competentes cada uno en un ámbito propio (transporte, condiciones de trabajo, alta mar, pesqueras). Valorar, a largo plazo, esta experiencia en otros marcos regionales. Obtener lecciones de la gestión integrada en el mar Báltico susceptibles de ser aplicadas en otros mares regionales.

38. Concluir la delimitación de las zonas marítimas

Iniciar negociaciones con los países implicados a fin de proceder de manera acelerada con las delimitaciones aún no efectuadas.

39. Defender los océanos a través de las negociaciones sobre el cambio climático

39. a. Tomar en consideración los océanos en las negociaciones relativas al cambio climático, en complemento de los trabajos ya realizados en la OMI y en la convención de las Naciones Unidas para la lucha contra el cambio climático; para este fin, garantizar el seguimiento de la declaración de Manado sobre el impacto del cambio climático en los océanos.

39.b. Definir en el mandato de Francia para la negociación de los acuerdos de Copenhague la proposición de la definición de un objetivo cifrado mundial de reducción de las emisiones de gas de efecto invernadero del transporte marítimo (recurriendo al mercado de cuotas y / o a la reglamentación y / o la tasación...).

B -Convertir a Francia en un país impulsor a escala internacional

40. Reforzar los medios de acción de Francia en las instancias internacionales

40. a. Reforzar la presencia francesa en las estructuras e instancias internacionales: Organización Marítima Internacional (OMI), Comisión Europea (Dirección General de Investigación) y, en especial, las relacionadas con el lanzamiento del sector y su normalización (“energías marinas de la Agencia Internacional de la Energía (IEA-OES)”, Comité Electrónico Internacional (comité técnico 114 para la normalización de de “energías marinas”) e igualmente las organizaciones regionales de pesca.

40. b. Reforzar los medios permanentes in situ respecto al personal especializado en la función internacional que requiere competencias lingüísticas y capacidades de negociación en un contexto internacional. Constituir, a corto plazo, una red entre los Estados miembros de la Unión Europea a fin de permitir el surgimiento de una verdadera política marítima europea. Extender nuestra red de consejeros a cargo de los temas marítimos en el extranjero.

40. c. Mejorar la capacidad de intervención de Francia en las negociaciones internacionales estableciendo sinergias, cuando sea posible, entre el Estado, las autoridades, las partes sociales, las asociaciones, los expertos e incluir la presencia de los representantes de la economía marítima en las delegaciones nacionales en los encuentros de cooperación internacional. (Por otro lado, también se aborda la dimensión europea de estos métodos de acciones).

40. d. Participar activamente en el Foro Mundial sobre los Océanos y en las convenciones regionales (Barcelona, OSPAR...).

40. e. Constituir una base de datos enumerando las iniciativas y las acciones internacionales a las que Francia está asociada.

41. Francia debe facilitar la entrada en vigor del derecho internacional

41. a. Transponer el derecho internacional en Francia: Francia debe concluir la transposición completa de la Convención de Montego Bay en el derecho francés. Identificar los temas prioritarios en el ámbito internacional en materia de desarrollo sostenible para el mar y ratificar las convenciones internacionales en este ámbito. Establecer un análisis de: firmas, transposiciones y ratificaciones en curso y en espera por Francia para todos los textos internacionales y europeos relativos al mar. Sobre la base de este análisis, emprender una gestión acelerada para intentar proceder con las ratificaciones necesarias.

Ratificar la convención BUNKER OIL. En el ámbito de la prevención de la contaminación, firmar sin demora y hacer aplicable lo más pronto posible la Convención HNS sobre la responsabilidad e indemnización respecto a los daños relacionados con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas. Esto es tan importante que el gas licuado forma parte de las materias peligrosas implicadas y Francia metropolitana pretende desarrollar terminales metaneros.

41. b. Francia debe incitar a los Estados a transponer el derecho internacional: Francia debe hacer uso de su potencial diplomático, basándose en sus equipos perennes de expertos, para promover la entrada en vigor y la rápida aplicación de las convenciones (HNS de 1996, OMI 2004 sobre la gestión de aguas de lastre, Hong-Kong 2009 y 2007 sobre la puesta a flote de los restos. Francia debe incitar a los Estados a ratificar la convención de Montego Bay, sobre todo a los Estados Unidos.

C -Luchar contra los pabellones de conveniencia y elevar los estándares internacionales en materia social y de prevención de la contaminación

42. Iniciativas en materia social

42. a. Reforzar el nivel social de los marineros, moralizar y responsabilizar socialmente el recurso a las entidades de dotación de personal, retener sistemáticamente todo buque que no respete las normas estipuladas en las convenciones internacionales de la OIT.

42. b. Elaborar un análisis comparativo de las diferentes clasificaciones existentes para los pabellones denominados "de conveniencia" teniendo en consideración las evaluaciones realizadas por los protagonistas sociales y medioambientales.

42. c. Lanzar una iniciativa internacional contra los pabellones de conveniencia, a semejanza de la del G20 en materia de lucha contra los paraísos fiscales. Participar en la definición de los criterios objetivos de evaluación de los pabellones en el marco de esta iniciativa.

42. d. Asociar al dispositivo de inspección social de los buques, inspectores especializados de las organizaciones sindicales representativas.

42. e. Las organizaciones profesionales y sindicales se comprometen a iniciar una negociación social a fin de mejorar la clasificación del pabellón de segundo registro francés, actualmente clasificado dentro de los pabellones de conveniencia.

43. En materia de prevención de la contaminación marina

43. a. Promover activamente a escalas comunitarias e internacionales nuevas reglas tomando en consideración la evolución de las tecnologías para determinar el origen de la contaminación (por ejemplo: vehículos aéreos no tripulados, identificación y marcación de hidrocarburos para el combustible de los buques), la simplificación de pruebas (por ejemplo: bitácora de a bordo). Estas nuevas reglas se deberán negociar y definir a escala internacional y europea a fin de luchar de manera eficiente contra la contaminación operativa (por ejemplo: desgasificaciones).

43. b. Promover normas comunes en materia de prevención de riesgos y contaminación por los buques, y comprometer realmente la responsabilidad del Estado del pabellón en caso de daños.

43. c. Desarrollar acciones estratégicas para mejorar la seguridad de la navegación, en particular, en los estrechos internacionales.

43. d. Proponer a la OMI el tema del cierre del estrecho de Bonifacio a los buques que transportan materias peligrosas y el apoyo al pilotaje de buques en las Bocas de Bonifacio (obligación de un practicaje de altura).

D -Implementar y mejorar la aplicación del derecho internacional en el ámbito marítimo

44. Implementar y mejorar la aplicación del derecho internacional en el ámbito marítimo

44. a. Incitar a los Estados a ratificar la Convención sobre el trabajo marítimo de 2006, las convenciones del Trabajo en la pesca de 2007, así como el STCW fishing tal y como Francia ha procedido con el STCW 95 en el caso de la marina comercial.

44. b. Examinar la pertinencia de las convenciones respecto a su capacidad de preservar eficientemente la biodiversidad (ejemplo del atún), la de los datos, gestión, sistemas de información e indicadores utilizados.

44. c. Hacer efectiva la lucha contra los pabellones de conveniencia, prohibiendo estrictamente toda navegación no conforme con las normas en las aguas de la UE de acuerdo con el artículo primero de la directiva 16/2009.

44. d. Establecer la fecha de 2012 para un respeto estricto de la obligación de uniformizar todos los pabellones europeos en la lista blanca del memorándum.

44. e. Consolidar y acelerar la cooperación judicial europea e internacional, en especial, en el Mediterráneo: para el reconocimiento mutuo de los elementos proporcionados por las autoridades de otros países europeos y para la vigilancia común de las especies marítimas y el intercambio de experiencias entre autoridades, incluyendo las judiciales.

E -Implementar una política marítima europea

45. Una política marítima integrada

45. a. Promover, en los servicios de la Comisión, la idea de una estructura a cargo de la coordinación de las políticas marítimas y de la implementación de una política marina integrada de la UE, reforzando para este fin el papel y los efectivos de la DG Mare.

45. b. Respaldo activamente la definición de una política marítima europea, en especial, mediante el Comité de las Regiones, en relación con el Consejo Europeo.

45. c. Reforzar los “puntos focales” de vocación intersectorial que podrían constituir el embrión de una asamblea consultativa del mar.

45. d. Promover mecanismos de coordinación en el Consejo Europeo: favorecer la constitución de grupos intersectoriales a nivel de los grupos de expertos; reforzar la función de las COREPER I y II para garantizar la comunicación entre los diferentes pilares; favorecer los Consejos de los Ministros adjuntos; plantear los temas de política marítima integrada al Consejo de Asuntos General (CAG) designando este último como centro de discusión para los temas tratados por la DG MARE ajenos a la pesca).

45. e. Explorar la posibilidad de crear a mediano plazo una cooperación reforzada, de acuerdo con el tratado, sobre los temas marítimos cuando se produzcan situaciones de bloqueo debido a la falta de interés de ciertos Estados miembros. Es importante recordar que las reglas de creación de las cooperaciones reforzadas se han flexibilizado por el tratado de Lisboa, para favorecer los avances entre los Estados miembros que así lo deseen respecto a temas específicos.

45. f. Respaldo en la Unión Europea una visión espacial coherente de los espacios marítimos tomando en consideración la noción de cuencas marítimas.

45. g. Considerar la oportunidad de crear comités consultativos marítimos para favorecer la aplicación de una política marítima integrada por cuenca.

45. h. Proponer las bases de una estrategia integrada de un transporte marítimo sostenible y de puertos, respetando los principios del desarrollo sostenible, para evitar la competencia por el *dumping* social y medioambiental entre los puertos europeos. Este enfoque debe favorecer la multimodalidad integrada de los transportes y permitir la coherencia de las políticas marítimas, fluviales y terrestres.

45. i. Iniciar, a escala europea, una reflexión estratégica sobre los flujos marítimos que integran los puertos con el objetivo de reducir las congestiones de tráfico e incrementar la seguridad de la circulación marítima, en particular en el Pas-de-Calais, sacando el mejor provecho de los puertos europeos, fachadas, Mancha-Atlántico y Mediterráneo. Integrar esta reflexión en el debate pendiente sobre el libro blanco de la RTET.

45. j. Hacer más fluidos los flujos de mercancías a escala europea, creando un “espacio marítimo” de igualdad administrativa con los demás modos de transporte (carretera terrestre).

46. Acción de Francia en Europa

46. a. Reforzar la acción nacional en las agencias europeas de vocación marítima. Explorar los demás medios para reforzar esta coordinación.

46. b. Lograr que Francia desempeñe un papel determinante en el ámbito europeo respecto al desarrollo de los servicios vinculados con la observación espacial oceánica (“oceanografía operativa”) y garantizar las financiaciones, en el marco del programa *Global Monitoring and Evaluation System (GMES)*.

47. Presencia de Europa en las instancias internacionales

Garantizar la presencia de la UE en todas las instancias internacionales relacionadas con temas marítimos, respaldando su adhesión a las organizaciones de las que aún no forma parte -sin que esta adhesión cuestione la presencia soberana de los 27 Estados miembros -y reforzando las coordinaciones previas entre los Estados miembros para llegar a la definición de una posición común de defensa por la Presidencia en ejercicio de la UE o para cada uno de ellos según el modo de proceder aplicable en la organización atañida.

F -Conducir una política europea ejemplar

48. Aplicar el derecho comunitario de manera armonizada

48. a. Establecer un inventario y un calendario prioritario para la trasposición de directivas europeas relacionadas con el ámbito marítimo.

48.b. Armonizar en el ámbito europeo los niveles de exigencia de los controles ejercidos de acuerdo con el Estado del puerto en el marco del *Memorandum of Understanding (MOU)* de París, en particular para la retención de buques en los puertos.

49. En materia de seguridad de la navegación y del transporte marítimo

49. a. Promover la definición de normas comunes, en la espera de normas internacionales, que permitan evaluar los resultados del Estado del pabellón. Aplicar estas normas, en primer lugar, a los buques con el pabellón de los Estados miembros. Promover la creación de un pabellón europeo sobre la base del pabellón en los estándares actualmente más elevados.

49. b. Proponer una directiva sobre los impuestos portuarios en aplicación de la “Estrategia de transporte marítimo de aquí al año 2018”, instaurando un bonus malus en favor de una orientación ecológica del transporte marítimo (siguiendo el ejemplo de Bélgica).

49. c. Incitar a una reforma de las condiciones de competencia que tome en consideración el principio del bonus-malus medioambiental y el enfoque de la mejor oferta medioambiental y social en los mercados.

49. d. Establecer un marco jurídico claro a escala nacional para el reconocimiento del perjuicio ecológico que complementará los mecanismos internacionales y europeos como lo han hecho otros estados europeos y que podría estar a cargo de una agencia independiente que asocie a todos los protagonistas (Estado, comunidades, industrias, ONG, sindicatos). Dicho proceso se deberá realizar a escala internacional. Definir las actividades marinas (campo a definir) dentro de la ley sobre la responsabilidad medioambiental que abarca la reparación de daños graves al medio ambiente y, en especial, en el contexto de la trasposición de la Directiva 2005/35/CE y de la Ley de Responsabilidad Medioambiental (LRE).

49. e. Precisar el campo de aplicación del paquete ERIKA III sobre el tema de la inclusión de los “registros secundarios”.

49. f. Crear un grupo de trabajo especial de colaboración a fin de favorecer la renovación de la flota de los países del Sur, impidiendo la importación y utilización de buques que no cumplan con las normas de las convenciones internacionales y la legislación europea, y de mejorar así la seguridad a bordo de los buques, en especial para el transporte de pasajeros.

50. En materia de explotación y uso del mar

50. a. Definir los criterios europeos para las condiciones de una explotación equitativa y sostenible de los recursos genéticos en alta mar.

50. b. No considerar el desarrollo de los proyectos de almacenamiento geológicos de CO₂ en el mar a escala europea, sin implementar los dispositivos de investigación y experimentación necesarios para evaluar los riesgos e impactos medioambientales.

50. c. Velar para que los acuerdos de pesca celebrados con terceros países permitan el desarrollo sostenible de los recursos para las poblaciones implicadas.

G -Plan de acción para el Mediterráneo

51. Medidas de protección de la biodiversidad:

Hacer de la preservación de la biodiversidad del Mediterráneo un modelo de gobernanza, favoreciendo la concertación entre los países y los diferentes protagonistas incluyendo los profesionales. Promover un proyecto regional de biodiversidad marina en complemento del que ya existe en materia de contaminación marina, favoreciendo la creación de ASPIM, santuarios de cetáceos, reservas marinas (en particular, una reserva marina transfronteriza entre Francia y España en la costa Vermeille y una reserva marina en la zona de reproducción del atún rojo en las islas Baleares). Crear una protección común de las zonas más sensibles, a identificar de aquí al año 2012.

52. Gestión integrada (en el marco de la UPM)

52.a. Ratificar el protocolo GIZC antes de 2010 e invitar a los Estados mediterráneos a hacer lo mismo. Proponer zonas de congelación del esfuerzo pesquero (ejemplo: zona del golfo de León, creada por la CGPM a fin de garantizar la protección de los grandes reproductores (merluza, rape, atún rojo)); proyectar la creación de una agencia regional integrada en el Mediterráneo; lanzar un proyecto piloto de cooperación reforzada tanto policial y judicial en el marco del proyecto regional "Contaminación marina" relacionado con las desgacificaciones en el mar. Volver a proponer el tema de la creación de ZEE en el Mediterráneo tomando el ejemplo de lo que se ha realizado en otros mares cerrados o semicerrados.

52. b. Abrir la gobernanza en dirección de países ribereños (Convención de Barcelona, contratos de bahía, zonas de protección ecológica fuera de las 12 millas).

H -Un plan para el Ártico

53. Actuar a escala europea

Formular una estrategia europea para proteger la cuenca ártica contra los riesgos relacionados con la contaminación y la agravación del cambio climático. Proponer con nuestros socios europeos una iniciativa con el objetivo de organizar una gestión sostenible del Ártico con un alto nivel de protección, inspirándose en cierta medida en la gestión aplicable en el continente antártico, conforme a la misión confiada al embajador para el Ártico y Antártico. En este marco, lanzar una iniciativa con nuestros socios europeos con el propósito de crear una red de áreas marinas protegidas y reservas marinas.

54. Actuar a escala internacional

54. a. Participar activamente en los grupos de trabajo del consejo del Ártico en el que Francia tenga un estatus de observador.

54. b. En el marco de la misión confiada al embajador para el Ártico y Antártico, el Grenelle del Mar considera esencial actuar a escala internacional para hacer del Ártico una zona especial en la Convención MARPOL Anexo V en una perspectiva de desarrollo sostenible.

I -Integrar mejor las comunidades de ultramar en su cuenca regional

55. Competencias y participación de las comunidades de ultramar:

55. a. Definir y dar a conocer a escala europea e internacional el estatus específico de “cuenca marítima transfronteriza” para los territorios franceses de ultramar, a fin de que dispongan de un área de gestión pertinente en su entorno internacional. La definición de estas cuencas se debe basar en un conjunto de criterios físicos, hidrográficos, biológicos, económicos, sociales, culturales y políticos establecidos en función de un análisis ecosistemático.

55. b. Permitir a las instancias caribeñas reunirse con los países vecinos en nombre de Europa; hacer que Mayotte sea parte implicada de la Comisión del Océano Índico; respaldar a Saint Pierre y Miquelon en las negociaciones con Canadá respecto a la delimitación de la plataforma continental.

55. c. Crear cuatro cuencas experimentales para los territorios de ultramar: Caribe, Atlántico Norte, Pacífico, Océano Índico.

55. d. Instaurar para la parte francesa de cada una de las cuencas marítimas transfronterizas un “consejo marítimo de ultramar”. Este Consejo sería una instancia de concertación. Se compondría de un grupo de autoridades, representantes del Estado, usuarios, representantes de las partes sociales y económicas y asociaciones. Sería consultado sobre todos los temas relativos a la aplicación de la política marítima en la zona atañida. Sería co presidido por las autoridades y el Estado.

55. e. Asociar los consejos marítimos de ultramar a la definición de una estrategia regional marítima a escala de la cuenca marítima transfronteriza implicada, conforme a la estrategia marítima y orientaciones internacionales de Francia en la zona atañida.

55. f. Brindar a los “consejos marítimos de ultramar” los medios y herramientas de concertación necesarios para definir una estrategia regional que será la contribución francesa a la estrategia a escala de la cuenca marítima transfronteriza implicada de acuerdo con la estrategia marítima global nacional e internacional de la zona.

55.g. Implicar, en primer lugar, a las comunidades de ultramar, incluyendo los TAAF, en los foros internacionales competentes, debido a que su estatutos permite hacer progresar las proposiciones estrictamente francesas de manera autónoma (COM) o porque poseen competencias prácticas que les permiten aportar experiencia y know how en el ámbito marítimo (DOM).

55. h. Reforzar, en particular, la presencia de los representantes de las comunidades de ultramar en las seis convenciones relativas a los mares regionales y utilizar estos marcos como herramientas de integración regional (acciones de cooperación, intercambio de experiencia).

55. i. Incrementar la participación de las comunidades de ultramar, en las negociaciones internacionales dirigidas por Europa relacionadas con las cuencas marítimas transfronterizas.

55. j. Desarrollar políticas de vecindad en las regiones de ultramar de la UE para respaldar las acciones de cooperación norte-sur en materia marítima.

55. k. Reiniciar los diferentes procesos de negociación de acuerdos internacionales anticontaminación emprendidos en los territorios de ultramar.

56. Adaptar la aplicación del derecho comunitario a la peculiaridad ultramarina

56. a. Aplicar mejor los principios de subsidiaridad y proporcionalidad: estudiar, en estrecha colaboración con los representantes de cada uno de los departamentos interesados, y proponer medidas específicas que determinen las condiciones de aplicación de la Política Común de la Pesca y de la directiva marco sobre el agua en las Posesiones de Ultramar conforme al artículo 229 del Tratado sobre el funcionamiento de la Unión Europea (artículo 349 del futuro Tratado de Lisboa).

56. b. En el sector de la pesca: velar por que esta delegación francesa incluya representantes de las comunidades de ultramar en las reuniones que comprometan sus intereses en el ámbito de la Unión o en reuniones internacionales en las que participe la Unión. Estudiar, en estrecha colaboración con los representantes de cada uno de los departamentos interesados, y proponer medidas específicas que determinen las condiciones de aplicación de la PCP en los DOM conforme al artículo 229 del Tratado sobre el funcionamiento de la Unión Europea (artículo 349 del Tratado de Lisboa).

56. c. Dotarse de los medios estructurales necesarios para incluir a los territorios de ultramar en las políticas marítimas de la Unión Europea en todos los estadios del proceso de elaboración: asesoramiento específico sobre la política marítima en las comunidades de ultramar, en la representación permanente en Bruselas, expertos nacionales procedentes de las comunidades de ultramar, en las Direcciones generales..



Mesa redonda nº 2

Sometida a fuertes presiones antropogénicas, el “delicado encuentro entre la tierra y el mar” exige una gestión integrada que tome en consideración tanto la cuenca hidrológica como el mar más allá de las 12 millas náuticas necesitando una definición de los temas de gobernanza relacionados, así como una mejor vigilancia y control.

Actividades litorales turísticas dentro de una perspectiva de desarrollo sostenible

57. Promover una práctica responsable de la navegación de recreación y de los deportes náuticos

57. a. Promover los deportes náuticos sostenibles en el terreno medioambiental y hacer de la red de bases náuticas lugares ejemplares del desarrollo sostenible.

57.b. Promover la práctica del buceo, bajo reserva de que se tome conciencia de su impacto en los ecosistemas, en el marco de una gestión integrada al servicio de la protección, descubrimiento y respeto del medio marino, pudiendo llegar hasta la prohibición de la práctica en ciertos casos.

57. c. Limitar el uso de los motores recreativos de alto perjuicio sonoro y potencialmente peligrosos (motocicletas acuáticas...) generalizando -en un óptica global de la gestión integrada de uso en el mar -la definición de zonas de evolución exclusiva para los vehículos náuticos de motor del tipo motocicletas acuáticas, que permita su acantonamiento espacial. Asimismo se prohibirá la utilización de motores transformados cuyo nivel de ruido supere el permitido para los productos análogos vendidos a partir de 2009.

57. d. Incitar a los aficionados de la navegación a seguir cursos de capacitación sobre el uso, cuidado y mantenimiento de buques.

57. e. Promover un etiquetado ecológico independiente para los deportes náuticos y revisar el asiento del certificado de matrícula francés como el sistema de tasación portuaria.

58. Incluir los puertos de recreación en una gestión medioambiental y, en particular, paisajista

58. a. Innovar sobre el tema energético, la recogida y gestión de residuos de las infraestructuras portuarias (puerto/barco) en el marco de los compromisos del Grenelle del Medio Ambiente.

58. b. Aplicar el principio “cero vertidos” en el puerto, y tener como meta la limitación máxima en la zona de 3 millas náuticas, tomando las medidas de incentivos, prohibiciones y sanciones que resulten necesarias. Imponer la instalación de servicios sanitarios adecuados en tierra.

58. c. Iniciar gestiones de normalización medioambiental y certificación ISO 14000.

58. d. Desarrollar soluciones innovadoras para incrementar las capacidades de recepción (puertos secos, fondeaderos colectivos organizados...) integrando una evaluación de sus impactos medioambientales.

58. e. Administrar los fondeaderos "abiertos" evitando los equipos pesados y prohibiendo los fondeaderos salvajes y la extensión de las distancias autorizadas a más de 300 m.

58. f. Integrar la presión estacional, modulando las instalaciones de los puertos de recreación en relación con los puertos de comercio y pesca (puerto de geometría variable) y concluir la creación de comisiones portuarias de "bienestar de la gente de mar" (convención 163 de la OIT). Las infraestructuras de acompañamiento (servicios) se deberán integrar a esta modulación.

58. g. Promover los "puertos secos" a fin de evitar los barcos que casi nunca navegan. Ampliar la duración de las concesiones portuarias para la recreación, actualmente establecidas para el año 2020, y revisar su régimen para favorecer las inversiones a largo plazo destinadas a un mejor respeto del medioambiente, en contrapartida de un refuerzo equivalente de las exigencias, en particular medioambientales, impuestas a los concesionarios.

58. h. Estudiar herramientas de todo tipo que permitan acelerar la renovación de los barcos de recreo y motores más contaminantes, y garantizar el desarrollo de las actividades de desmantelamiento asociadas (barcos de recreación y demás equipos: planchas de vela, canoas-kayaks...).

58.i. En los territorios de ultramar, construir, y reforzar cuando existan, las zonas de fondeaderos adaptadas a los riesgos y resistentes al oleaje ciclónico.

59. Incluir la actividad turística en el marco de una política integrada

59. a. Aplicar más estrictamente la Ley Litoral de 3 de enero de 1986 en las regiones ultramarinas, a través de los Esquemas de Ordenación Regionales (SAR).

59. b. Conservar una capacidad de recepción turística accesible a toda la clientela, emprendiendo políticas de ayuda a la modernización y desarrollando actividades de descubrimiento de los medios y espacios litorales, que garanticen la promoción del turismo social.

59. c. Crear una política de terrenos voluntarista destinada a garantizar la diversidad de las actividades y el carácter mixto social, y luchar contra la urbanización excesiva del litoral y la saturación estival. Desarrollar la acogida turística hacia el interior del país, diversificando las gamas de productos ofrecidos y concentrando el atractivo local en el patrimonio tanto cultural como natural. Luchar contra la transformación de campings en zonas residenciales permanentes y la utilización abusiva de los vehículos de camping, en particular, abriendo zonas habilitadas reservadas.

59. d. Elaborar un plan estratégico de desarrollo del turismo sostenible para las regiones de ultramar con un relanzamiento de la economía del turismo, favoreciendo las iniciativas vinculadas con el mar, como el "pescaturismo" y la protección del medio ambiente.

Acuaculturas integradas y ecológicamente sostenibles

Frente a la disminución de los recursos pesqueros, las actividades de acuicultura en el agua del mar representan perspectivas interesantes para contribuir a la alimentación de los seres humanos. Sin embargo, estas actividades no se realizan sin tener como consecuencia problemas medioambientales.

60. Mejorar los resultados medioambientales de las acuiculturas

60.a. Limitar el recurso de harinas y aceites de pescado de origen marino, reduciendo su parte en la alimentación animal, teniendo como objetivo una reducción del 88% para el año 2020, basándose en un esfuerzo de investigación sobre la sustitución por aceite vegetales de origen marino o terrestre. La utilización de proteínas vegetales se deberá efectuar sobre una base de productos no OGM y procedentes de la agricultura sostenible. Por otro lado, se dará prioridad a la crianza de especies al inicio de la cadena alimentaria.

60. b. Desarrollar la acuicultura basada en modos de producción respetuosos (extracción en el estadio larval). Creación de un etiquetado ecológico para favorecer estas prácticas en relación a la extracción en bancos ya constituidos.

60. c. Estudios del impacto y seguimiento.

-Crear un marco para el desarrollo de la acuicultura sobre la base de un cálculo del impacto ecológico directo e indirecto de las granjas en el medio ambiente (medidas cualitativas de aguas usadas, balance de los antibióticos en el ecosistema, contaminación de las poblaciones salvajes y potenciales epidemias, debilitamiento genético de las cepas silvestres, impacto climático de su funcionamiento, umbrales...) y realizar estudios del impacto medioambiental en las granjas existentes. Este seguimiento, que asocia sectores administrativos y científicos, también permitirá la adaptación de las prácticas.

-Exigir antes de todo acuerdo de implantación de nuevas granjas un estudio del impacto en el medio ambiente sobre la base de una descripción del proyecto (integrando por ejemplo el coste energético, los costes y los servicios brindados a la comunidad, etc.). Un protocolo europeo debería instituir esta exigencia.

-Establecer una norma internacional para la acuicultura de camarones *parapeneopsis* y etiquetar las granjas respetando un pliego de condiciones con un apartado social, medioambiental teniendo en consideración los impactos en las zona húmedas.

-Incluir las peculiaridades de la conculicultura respecto al alto nivel de calidad de las aguas necesarias para su actividad y características medioambientales de esta actividad.

60. d. Considerar como una prioridad la realización, con el apoyo técnico de los servicios del Estado, del estudio de la viabilidad de una cadena de recogida y eliminación o valorización de los residuos de la explotación de la conculicultura incluyendo los plásticos y metales. Una sinergia con el sector de los artes de la pesca está en proceso de investigación.

61. Otorgar a las acuiculturas los espacios necesarios y evitar conflictos de usos y objetivos, desarrollando una gestión de planificación estratégica

61. a. Garantizar el acceso al espacio litoral indispensable para los cultivos marinos, de manera sostenible.

61. b. Velar por que el esquema nacional de desarrollo acuícola en curso de preparación incluya todas las exigencias de una gestión integrada tierra / mar, y se efectúe en el marco de una planificación estratégica nacional multisectorial, considerando los tres sectores de producción (cultivo de algas, piscicultura y conchicultura), identificando los conflictos de uso potenciales y dando prioridad a la rehabilitación de los barbechos actuales; realizar una evaluación exhaustiva del potencial acuícola *off-shore*, de los nuevos dispositivos integrados y de un proyecto nacional de demostradores (prototipos, equilibrios ecológicos).

62. Velar por la promoción y comercialización de productos ecológicos y de calidad

62. a. Impulsar gestiones de calidad y promoción de productos litorales en espacios frágiles, que la agricultura debe contribuir a preservar y mantener: la conchicultura en particular, que representa 80 % de la producción acuícola francesa, y dependen en gran medida de la buena calidad del medio ambiente costero.

62. b. Prever en la estrategia nacional de desarrollo sostenible a elaborar antes de fines de 2009 planes de promoción -comercialización tanto para el consumo local como para la importación / exportación.

62. c. Desarrollar la gestión de etiquetado ecológico y el rastreo de productos acuícolas con el objetivo de obtener 25 % de la producción francesa con etiqueta ecológica (incluyendo los productos orgánicos) de aquí a 2015.

63. Mejorar y simplificar la dirección administrativa, técnica y reglamentaria de la actividad

63. a. Armonizar, en el sector de la acuicultura, la aplicación de diversas reglamentaciones comunitarias teniendo como objetivo, entre otros, la simplificación administrativa.

63. b. Fomentar esfuerzos de aproximación entre los protagonistas locales (por ejemplo: Unión de los Acuicultores de Ultramar).

Actividades agrícolas preservadas y respetuosas del medio ambiente en zonas litorales

64. Respaldo la evolución de las actividades agrícolas

64. a. Facilitar el mantenimiento y evolución de las estructuras económicas agrícolas existentes y el cumplimiento de las normas por parte de dichas explotaciones, sea cual fuere su emplazamiento en la zona litoral.

64. b. Enriquecer el conocimiento respecto a la explotación agrícola de la franja litoral en su dimensión histórica, social y económica.

64. c. Experimentar en Mayotte la creación de una agricultura litoral, desarrollando la adquisición de tierras por parte del Centro de conservación del litoral, movilizándolo a jóvenes agricultores y protegiendo las zonas "detrás del manglar".

64. d. Impulsar gestiones de calidad y promoción de productos litorales en espacios frágiles, que la agricultura debe contribuir a preservar y mantener:

- apoyar el desarrollo de la agricultura ecológica en zonas costeras importantes o frágiles y, de manera más general, promover alternativas al uso de pesticidas o abonos dañinos para los medios acuáticos;

- desarrollar mercados específicos en la agricultura del litoral (circuitos cortos y venta directa) y el agroturismo (granjas posada, casas rurales, acogida en la granja...);

- informar y capacitar respecto al uso de productos fitosanitarios;

- colaborar con la conservación de la multiplicidad de las producciones mediante sectores ya organizados;

- examinar la oportunidad y viabilidad, habida cuenta de la multiplicidad de los "signos" existentes, de iniciar una política específica "agricultura litoral sostenible" etiquetada, que responda a los criterios de control y seguimiento de los diferentes efectos negativos en el medio ambiente y paisajes, en especial a través de la creación acelerada de la certificación de alto valor medioambiental (HVE) en el litoral.

Reducción drástica de la contaminación de origen telúrico y gestión de los macro residuos y residuos flotantes

Más del 80 % de la contaminación de los mares proviene de la tierra. Es por tanto, mucho antes del litoral que se determina la calidad de las aguas litorales, pero también la del alta mar. Por consiguiente, se deben tomar todas las medidas necesarias para evitar la contaminación y el vertido de residuos en el mar.

65. Reforzar el marco jurídico y desarrollar programas específicos

65. a. Establecer lo más pronto posible un plan de medidas "pre-directivo" a ser aplicado en la metrópoli y en los territorios de ultramar.

65.b. Crear un programa específico de Agencias del agua para la reducción o eliminación de la contaminación terrestre que afecta las Áreas marinas protegidas (Parque natural marino y Natura 2000 en el mar); en particular la procedente del sector agroalimentario.

66. Reducir drásticamente todos los efluentes contaminantes en el mar

66. a. Crear una política iniciativa de selección, almacenamiento y tratamiento de las aguas de escorrentías que permita afrontar los riesgos de contaminación en tiempo de fuerte lluvia.

- Garantizar un sistema de saneamiento eficiente en el conjunto de la cuenta fluvial, condición necesaria para el buen estado de las aguas litorales.

- De manera complementaria a una política voluntarista en materia de tratamiento de aguas residuales y aguas pluviales, crear en los territorios de ultramar un plan de gestión de residuos.

66.b. Establecer un objetivo de "cero vertidos" urbanos no tratados en el mar (Metrópoli y DROM COM) para el año 2030 y trabajar en la mejora del objetivo respecto a los vertidos de buques en el mar.

66.c. Acelerar el esfuerzo de reducción y proyectar para el periodo 2012-2014 el objetivo de reducción del 40 % de los flujos de nutrientes procedentes de todas las fuentes (agricultura, industrias, estaciones de depuración, ...) -nitratos, fosfatos -, en todas las cuencas ubicadas en zonas vulnerables y que poseen una fachada sometida a la eutrofización (algas verdes, fitoplancton tóxico o no).

66. d. Promover el uso de productos detergentes biodegradables; prohibir la importación de productos detergentes fosfatados.

66. e. En Mayotte, tomar en consideración los impactos de las aguas residuales, desarrollando las siguientes acciones:

-respaldar a largo plazo el proyecto piloto de depuración de aguas residuales domésticas en el manglar creado por el Sindicato Intercomunal del Agua y Saneamiento de Mayotte en conexión con el Centro Nacional de Investigación Científica (CNRS);

-promover el uso de lavadoras (desarrollando lavadoras colectivas) y abandonar de manera progresiva el lavado en el río, limitando los lavaderos; asimismo acondicionar los lavaderos dotándolos de una cuenca de tratamiento de aguas residuales (cañaveral por ejemplo).

67. Luchar contra los macro residuos y residuos flotantes

El comité operativo nº 22 "Residuos" del Grenelle del Medio Ambiente ha elaborado un plan de reducción y gestión de macro residuos y residuos flotantes varados en los ríos, puertos, litoral y en el mar. Se ha propuesto aplicar todas sus preconizaciones autorizando las financiaciones necesarias. En particular:

-Definir el régimen de responsabilidad, el estatus jurídico del macro residuo y de la contaminación inducida, homogenizar las sanciones aplicables y modificar el artículo L216-6, suprimiendo la mención "cantidades importantes". Alertar a las autoridades policiales para que las sanciones aplicables en cada abandono ilegal de residuos sean ejecutadas con la misma diligencia que las relativas al estacionamiento de vehículos.

-Durante grandes eventos itinerantes, inscribir en los documentos de organización y autorización los planes de prevención y gestión de residuos.

-Generalizar las acciones voluntaristas de regreso a tierra de los residuos recogidos en los artes de pesca durante las acciones de pesca, definir las modalidades de recuperación y almacenamiento a bordo y adaptar consecuentemente las modalidades de recepción y tránsito de los residuos traídos al muelle.

-Reflexionar acerca de la conversión de jornadas de recogida, en jornadas de sensibilización y capacitación respecto a los mecanismos técnicos, oceánicos y de conducta que resulten en la presencia de residuos como cepillos de dientes o bolsas de caramelos en las playas e integrar las observaciones cuantitativas y cualitativas de los equipos en los bancos de datos respecto a los macro residuos.

-Limpiar las zonas de acumulación en los cursos de agua incluyéndolos en todos los SDAGE, SAGE, contratos de río, planes departamentales de eliminación de residuos domésticos y asimilados.

-Alertar mediante acciones de información del ministerio de Educación Nacional, de la Asociación de alcaldes de Francia u otra autoridad de los riesgos medioambientales y jurídicos de la suelta de globos.

-Para la mejora de riberas, emplear membranas exclusivamente compuestas de fibras vegetales. Cuando se considere necesario el uso de geotextiles sintéticos por parte de los organismos competentes, velar por que estos se sustituyan con regularidad o se les brinde un buen mantenimiento para evitar su fragmentación en el medio natural.

-Desarrollar un seguimiento cuantitativo y cualitativo específico de los pequeños residuos como los granulados de plásticos, partículas, pequeños fragmentos de degradación de los embalajes en determinados centros de acumulación litorales representativos, en colaboración con

científicos nacionales o internacionales o representantes de industrias interesadas, y en el mar. Ejercer vigilancias análogas de los centros de producción industrial en relación con las Agencias del Agua y las

Direcciones Regionales de Medio ambiente, Ordenación y Vivienda (DREAL) y en la desembocadura de los efluentes.

-A través de la reglamentación, hacer obligatoria la mención o el logo “prohibido arrojar en el retrete” de manera visible, comprensible y sistemática en los embalajes de los tampones higiénicos, bastoncillos de algodón, toallitas desechables, y de todo objeto de consumo susceptible de encontrarse en el medio ambiente debido a su tamaño pequeño y flotabilidad.

-Las colillas de cigarrillos son un indicador mundial de la contaminación del litoral y la prohibición de fumar en los lugares públicos las ha multiplicado en las redes pluviales. Incitar incluso imponer, si es necesario, a los comerciantes, gestores de inmuebles de oficina y a los municipios la instalación de ceniceros en la vía pública y llevar a cabo actividades de información dirigidas a los fumadores.

-Definir el estatus del oficio de agente del litoral y de los medios acuáticos integrándolo en las redes de observación y vigilancia científica con el objetivo de lograr su valorización.

-Integrar los macro residuos en los desafíos prioritarios y constataciones de la Convención de Barcelona, Unión para el Mediterráneo, MEDPOL y de toda convención, convenio, protocolo o programa regional en el Mediterráneo y aplicable a las comunidades de ultramar.

-Tomar medidas para que Francia promueva la enmienda 93 de la convención respecto a la seguridad de los contenedores (Convención CSC de la OMI).

-Se espera la presencia de Francia en el grupo de trabajo de la Organización Marítima Internacional sobre la evolución del anexo V de la Convención Marpol a fin de que no se autorice ningún vertido en el mar, salvo una lista limitada de residuos orgánicos, basándose en el compromiso voluntario de los armadores representativos.

Ordenación y gestión integrada del litoral dentro de una perspectiva de desarrollo sostenible

La presión antropogénica en el litoral crece constantemente. En la actualidad, en Francia, 12 % de la población vive en el litoral, es decir 4 % del territorio metropolitano. La presión en los territorios insulares de ultramar está aún más marcada. Es probable que la tendencia de migrar hacia el litoral no cese de inmediato aún cuando la erosión del litoral y la subida de las aguas debido al calentamiento climático representen amenazas para estos territorios. Por lo tanto, es esencial la ordenación del litoral en el marco de una gestión integrada y eficiente.

68. Considerar y valorar lo ya existente

68. a. Efectuar un inventario de las diferentes herramientas de protección, gestión y planificación existentes en el litoral y coordinar las herramientas de planificación.

68. b. Pasar de la gestión integrada de la zona costera (GIZC) a la gestión integrada del mar y litoral (GIML).

68. c. Evaluar las acciones ya iniciadas en materia de gestión integrada del mar y del litoral.

68. d. Tomar en consideración el paisaje litoral y marino; valorar la construcción de un paisaje litoral y marino vivo, es decir otorgando una atención especial al patrimonio natural, cultural y económico que presenta, al igual que a los desafíos relativos a las actividades humanas (agricultura, transporte marítimo y terrestre, turismo, vivienda, etc.). Iniciar en 2010 concursos de paisajes marinos y litorales en diferentes niveles.

69. Paralelamente a la instauración de la trama verde y azul del Grenelle del Medio Ambiente, instaurar una “trama azul marino”

69. a. Crear la “trama azul marino” extendiendo la noción de “trama verde y azul” al litoral y al mar. Incorporar a esta trama las zonas húmedas litorales, estuarios, manglares, lagos, lagunas,

albuferas, marismas, arrecifes de coral, etc.; tomar en consideración las “zonas de tránsito” y sus funcionalidades.

69. b. Iniciar un gran programa de acción para los estuarios, albuferas y deltas: el plan “Francia-Estuarios-curso de agua 2015”. La riqueza del estuario de Gironde, último gran estuario europeo, se debe preservar de manera imperativa.

69. c. Elaborar un plan de acción nacional de marismas (referirse al Centro de conservación del litoral).

70. Reforzar los medios del Centro de conservación nacional del litoral y riberas Lacustres

70. a. Continuar la estrategia nacional teniendo como objetivo desarrollar la asignación / atribución de porciones de dominio público marítimo al centro de conservación del litoral.

70. b. En el marco del plan nacional de marismas (referirse a la trama azul marino), lanzamiento mediante el Centro de conservación en 2010, de 10 operaciones piloto de gestión ecológica de marismas y playas (en metrópoli y ultramar).

70. c. Adelantar la realización del objetivo del tercio salvaje en el plazo 2020-2030, en lugar de 2050.

71. Velar por el buen estado ecológico de las zonas costeras y restaurar los medios degradados

71. a. Hacer efectivas las medidas de reconstitución y restauración de los ecosistemas marinos costeros en los planes de gestión (SDAGE revisados) y los programas de medidas a escala de una cuenca hidrográfica, de acuerdo con la directiva-marco sobre el agua.

71. b. Garantizar una mejor integración de la dimensión marina en las políticas sobre el litoral en materia de calidad de sedimentos litorales.

71. c. Desarrollar una gestión proactiva de la calidad de las aguas de baño y aguas de la conchicultura.

71. d. Crear un Programa nacional de mantenimiento del Dominio Público Marítimo y de lucha contra las especies invasoras, en particular crepidulas, colonias ostras y ciertas algas.

73 y 74. Organizar mejor el espacio y la economía en estos territorios **72. En materia de planificación territorial**

72. a. Crear un apartado mar en las DTADD (directivas territoriales de ordenación y desarrollo sostenible) y SCOT litorales (a proponer en el proyecto de ley Grenelle 2).

72. b. Dar una dimensión verdaderamente integrada y una dimensión de oponibilidad en particular en términos de gestión, a los instrumentos de planificación territorial existentes -apartado marítimo de los SCOT (Esquemas de Coherencia Territorial) , (Plan de Gestión del Espacio Marítimo (PGEM) en Polinesia, parques naturales marinos, contratos de bahía, SMVM...

72. c. Traducir las orientaciones de la estrategia nacional del mar y litoral, declinadas a escala de la región marítima, en los documentos de planificación estratégica y territorial -SCOT con un apartado del mar, SDAGE -armonizar la planificación estratégica en el mar con los esquemas de ordenación tipo SDAGE o SAR.

72. d. Realizar el diagnóstico-inventario de espacios aún poco artificiales, reconocer y proteger los espacios agrícolas mediante una zonificación perenne, controlar la urbanización y evitar la especulación equilibrando los derechos de los propietarios.

72. e. Garantizar la cobertura de todos los territorios de las regiones litorales mediante los SCOT con un apartado litoral antes del año 2015 y crear un incentivo financiero, en todo el territorio francés en 2020.

72. f. Promover la adopción de contratos de bahía.

72. g. Integrar los impactos relativos a la contaminación luminosa en la planificación de las actividades en el mar o en el espacio costero, y alentar en ciertas zonas la creación de reservas de cielo estrellado.

73. En materia económica

73. a. Adaptar la ordenación del territorio y sus herramientas al contexto local: hábitat, puerto, litoral.

73.b. Reforzar la creación de actividades primarias (agricultura, pesca y conchicultura) en el litoral, mediante dispositivos que permitan la creación de empleos permanentes, el reajuste de las actividades primarias, terciarias y secundarias y el control de la presión territorial, velando por la reducción de los efectos negativos en los ecosistemas, los paisajes y el consumo de espacios.

73. c. Transporte:

-Elaborar esquemas coherentes de transportes flete en los puertos buscando sinergias intermodales (cabotaje, flete ferroviario, por carretera...).

-Desarrollar el acceso peatonal y los transportes colectivos respetuosos del medio ambiente al borde del litoral.

74. Prever y prevenir los riesgos naturales y tecnológicos

74. a. Hacer obligatorios los planes de prevención de riesgos naturales y tecnológicos (PPRNT) en los municipios litorales.

74. b. Acelerar la elaboración en los planes de prevención de riesgos tecnológicos de los establecimientos SEVESO nivel alto, del litoral y la realización y explotación de estudios de los peligros relativos a las infraestructuras, en particular de transporte y portuarias

74. c. Reforzar los medios de lucha contra los desastres naturales mediante medidas preventivas y reparadoras en el ámbito de la gestión de residuos y seguimiento del impacto sanitario.

74. d. Incluir sistemáticamente los riesgos naturales (maremotos...) la subida general de los mares y demás efectos del cambio climático en las políticas de ordenación del territorio y adaptar los esquemas de planificación en consecuencia, a fin de reducir la vulnerabilidad de las poblaciones y territorios:

- Para las actividades industriales (existentes o futuras) instaladas cerca del agua, es necesario prever los efectos de elevación posible del nivel del mar y garantizar el seguimiento de las extracciones y vertidos con una incidencia en los medios y en las actividades económicas relacionadas.
- Integrar a corto plazo estos temas en los documentos y autorización de urbanismo y ordenación -hacer progresar la parte correspondiente del proyecto de ley "Grenelle 2".
- Μεφοραρ λα πλανιφιχαχι Γν δε λασ αχχιονες δε ρεπαραχι Γν παρα φαχιλιταρ ελ ρεγρεσο α λα νορμαλιδαδ tras un acontecimiento de gran magnitud de origen climático.
- Elaborar en los centros pilotos, en particular en ultramar, planes de retirada frente a las subidas de las aguas.

74. e. Inventariar y crear un seguimiento de los puntos críticos frente a las amenazas a corto plazo (altimetría, erosión, estado de las obras...).

74. f. Desarrollar una metodología y una estrategia nacional (comunidades y Estado) para la gestión de la línea de costa, para el retroceso estratégico y la defensa contra el mar.

75. Mejorar el urbanismo

75. a. Promover las innovaciones urbanísticas y arquitectónicas en el litoral, para luchar contra la extensión urbana y parcelación y permitir la adaptación al cambio climático.

75. b. Promover la buena integración arquitectónica y paisajística de las construcciones agrícolas, y el mantenimiento de la biodiversidad.

75. c. Limitar en los territorios de ultramar la urbanización al derecho de zonas sensibles. Organizar la gobernanza para la creación de una ciudad sostenible, permitiendo su necesaria densificación y una verticalización moderada y aceptada por todos.

76. Controlar el terreno y racionalizar su utilización

76. a. Controlar la presión territorial mediante la determinación de la justa capacidad de acogida de los espacios del litoral.

76.b. Crear viviendas de temporada en relación con los Centros Regionales de Obras Universitarias y Escolares (CROUS), adaptadas a la recepción de estudiantes en periodos de poca actividad para las zonas costeras, cerca de universidades.

76. c. Crear un establecimiento público territorial en Mayotte y reforzar los medios del ya existente en La Reunión.

76. d. Examinar las posibilidades de eliminar en la Polinesia Francesa las disposiciones reglamentarias relativas a la desclasificación del dominio público marítimo; y proceder eventualmente.

76. e. En los departamentos de ultramar y, en particular, en Guayana, aplicar el decreto relativo a las servidumbres litorales y, en especial, a la creación de un sendero.

Gobernanza nacional e infranacional de las zonas litorales

La superficie marítima bajo jurisdicción francesa es veinte veces mayor que la superficie de la Francia “terrestre”. Por lo tanto, es necesario innovar en materia de gobernanza, respetando las competencias reconocidas de las comunidades en ultramar.

77. Crear una estrategia nacional del mar y litoral considerando el conjunto del “Archipiélago Francia” e integrando las dimensiones europeas y regionales

77.a. Definir una estrategia nacional de gestión sostenible e integrada del dominio público marítimo.

77. b. Crear un Consejo nacional de cuencas fluviales, cuencas hidrográficas, del litoral y del mar del Archipiélago Francia (denominado en lo sucesivo Consejo nacional del Archipiélago Francia -CNAF), que reúna a las cinco asociaciones y garantice una política integrada mar / litoral / cuencas / políticas sectoriales. Este Consejo, que retoma las misiones del Consejo nacional del mar y litoral (previsto por el proyecto de ley sobre el compromiso nacional respecto al medio ambiente), será dirigido por un secretario general asistido por dos adjuntos, y tendrá por misión:

-Garantizar el seguimiento de las orientaciones y medidas definidas por el Grenelle del Mar, ser garante de las políticas emprendidas respecto al mar, así como de la plena asociación de las comunidades de ultramar.

-Organizar con regularidad conferencias de política integrada, expresando y declinando la solidaridad de los territorios y protagonistas, cuencas hidrográficas en el litoral y altamar, para comprobar la coherencia de las políticas marítimas sectoriales y territoriales.

-Proponer herramientas de evaluación y seguimiento y participar en la evaluación periódica de la política del mar y litoral.

-Participar en la elaboración de un documento de política transversal relacionado con la política marítima a fin de presentar anualmente al Parlamento una visión del conjunto coherente de los créditos presupuestarios y fiscales destinados al mar en las diferentes declinaciones sectoriales de la política marítima.

-Apoyar al Estado para comenzar a preparar las convenciones internacionales, tomando como ejemplo lo realizado en relación a temas energéticos y climáticos.

77. c. El Consejo nacional se creará de acuerdo con los siguientes principios:

-Garantizar en la composición del CNAF la representación del parlamento, comunidades territoriales de la metrópoli y ultramar, protagonistas socioeconómicos, ONG de protección del medio ambiente; organizar colaboraciones necesarias con las instancias de nivel internacional y los expertos; reunir el CNAF cada tres meses aproximadamente.

-Articular los trabajos del CNAF con los del Consejo Económico, Social y Medioambiental y demás Consejos que resulten necesarios para determinados aspectos sectoriales, así como aquellos de instancias europeas respecto a temas pertinentes.

-Organizar anualmente, en una región de ultramar diferente y en metrópoli, la toma de decisiones al más alto nivel acerca de los objetivos estratégicos de la política marítima.

-Garantizar la participación efectiva de representantes de ultramar, lo que supone en particular, medios de funcionamiento.

-Prever un balance cada 3 años de las políticas marítimas nacionales.

77.d. Crear una conferencia de concertación, para cada fachada marítima, reuniendo a las 5 asociaciones, encargadas de contribuir a preparar, declinar y crear la estrategia marítima nacional a nivel de la fachada y favorecer la concertación entre las fachadas.

Estas conferencias definirán las estrategias de las cuencas fluviales del litoral y del mar, en niveles biogeográficos apropiados relativos a la noción de cuenca fluvial, de acuerdo con los Consejos económicos, sociales y medioambientales regionales.

78. Reforzar la dimensión marítima en las estructuras de gobernanza Existentes

78. a. Reforzar la acción marítima de las agencias del agua de fachada marítima, en particular respecto a la calidad de las aguas litorales. Generalizar el conjunto de comités de cuencas de fachada marítima, la creación de una comisión territorial mar y litoral, que se base de manera sólida en estudios científicos.

78. b. Confiar a la Academia de Marina la función de dirigir un "Instituto de Altos Estudios de la Defensa Nacional del mar".

79. Ampliar la concertación y desarrollar las consultas

79. a. Establecer una concertación a escala nacional, en todas las etapas de la edición de las normas comunitarias, con las partes sociales y medioambientales.

79. b. Reforzar la coordinación y asociar a los profesionales y demás protagonistas interesados en el proceso de definición de los TAC a fin de que las autoridades políticas puedan considerar las recomendaciones científicas.

79. c. Fomentar las etiquetas de calidad y códigos sectoriales de buena conducta.

80. Adaptar las herramientas a las peculiaridades de ultramar

80. a. Introducir en el proyecto de ley sobre el compromiso nacional para el medio ambiente, las disposiciones pertinentes para adaptar el concepto de fachada en ultramar, en caso de ser necesario.

80. b. Adaptar a los imperativos de ultramar las medidas de incentivos para la reducción de flotas.

80. c. Crear en ultramar un polo de incentivos del mar por cuenca marítima transfronteriza, vinculada al consejo marítimo de ultramar, que garantice la aplicación de la estrategia regional y que constituya un polo de pericia para Francia.

80. d. Crear un Consejo del Pacífico que abarque estos temas a escala de las tres comunidades de ultramar francesas en el Pacífico, respetando las competencias de las comunidades de ultramar.

80. e. Promover las condiciones necesarias para un desarrollo ecológico en el Océano Índico.

81. Desarrollar la planificación, en particular, para las energías renovables

81. a. Adaptar las herramientas de planificación a las peculiaridades marinas y litorales, considerando el enfoque europeo de planificación territorial.

81. b. Extender la planificación al conjunto de energías renovables en el mar y no sólo a la eólica.

82. Reforzar el marco jurídico

82. a. Promover la inclusión por parte de los SCOT de las presiones de urbanización en el interior del país, y una ordenación respetuosa de las cualidades del paisaje litoral y marino.

82. b. Reforzar los controles de legalidad.

82. c. Promover una directiva “dependiente” respecto a las aguas de la conchicultura de la directiva marco sobre el agua, confiriendo a ésta un estatus específico y previendo un nivel de protección pertinente.

83. Definir el reparto de las competencias entre el Estado y las comunidades territoriales por una parte, y entre los diferentes niveles de las comunidades territoriales por otra

83. a. Crear, entre el Estado y las comunidades, un programa de acciones prioritarias. Instaurar protocolos que integren las recomendaciones científicas para mantener o restaurar los ecosistemas. Definir reglas jurídicas simples de evaluación y gestión, en el marco de documentos estratégicos de fachada previstos por el proyecto de la ley Grenelle 2.

83. b. Integrar mejor el mar en los esquemas de planificación, en particular, de transportes.

83.c. Desarrollar gestiones contractuales Estado-comunidades tipo GIZC, en particular en ultramar, y promover la cooperación regional en materia de gestión integrada en la metrópoli y en ultramar.

84. Reforzar el trabajo del Estado en materia marítima

Para darle más fuerza y visibilidad, la acción marítima del Estado ha sido reorganizada después que los grupos de trabajo del Grenelle del Mar emitieron sus informes y antes de las mesas redondas finales. El Mar y el litoral se confían al Ministro de Estado, Ministro de Ecología, Energía, Desarrollo Sostenible y Mar. Quien dispone de la Secretaría General del Mar para los temas vinculados a sus atribuciones.

84. a. Definir los medios interministeriales (marítimos, aéreos y de información) para conducir una gestión integrada de los espacios marítimos que ubica a la preservación del medioambiente en el centro de las misiones del Estado respecto al mar.

84. b. Estudiar la oportunidad de crear una autoridad marítima, en las diferentes cuencas marítimas de ultramar, en particular, en la zona Antillas-Guayana.

84. c. Confiar a una entidad única la función de amador para el conjunto de los medios navales públicos, para garantizar la acción del Estado en el mar.

Una mejor vigilancia y un control más eficiente del medio marino

El dominio marino está marcado por su extensión, la frecuencia de la contaminación y por los accidentes que se producen, la dimensión de los fenómenos naturales potencialmente peligrosos, la dificultad para detectar las prácticas ilegales y la preocupación, más reciente que en tierra, por la degradación del medio y sus recursos. En consecuencia, la demanda de reforzar la vigilancia y los controles es muy grande y generalizada. La misión de preservar este medio ambiente esencial para el futuro de la humanidad debe ser el núcleo de las misiones del Estado en el mar.

A -Organizar mejor los medios públicos

85. Puesta en común de los medios públicos nacionales

85. a. Tras una auditoría nacional de los medios de vigilancia y control existentes, prever un reforzamiento y una mejor coordinación incluso una mutualización entre los diferentes cuerpos que ejerzan una función de policía e intervienen en el medio ambiente marino y litoral; reforzar los servicios desconcentrados a fin de que las reglamentaciones existentes sean mejor conocidos y aplicados.

85.b. Promover la coordinación poniendo en red los sistemas de vigilancia marítima para uniformizar los controles de la garantía, seguridad, protección del medio ambiente y condiciones sociales a escala nacional, continuando con los programas de vigilancia que integran las capacidades existentes de las diferentes administraciones, con el objetivo de definir una red de vigilancia que integre los sistemas desarrollado por las administraciones (SPATIONAV, Trafic 2000 ...).

85. c. Fomentar la cooperación entre los inspectores de la Federación Internacional de de los Trabajadores del Transporte (ITF) y los servicios del Estado en el tratamiento de buques en situación de abandono o de pre-abandono.

85. d. Frente a la no sustitución de un cierto número de medios de la marina nacional, lanzar una estrategia interministerial de mutualización de los medios especiales de vigilancia (marítimos, aéreos y de información) de los territorios y espacios de ultramar.

86. Formación y organización de los controladores y magistrados

86. a. Designación de algunos tribunales (TGI y TA) competentes en materia medioambiental y de ordenación del litoral, mar y cuencas fluviales (como los tres tribunales competentes en materia de contaminación marítima).

86. b. Reforzar los dispositivos de vigilancia tanto en el plan técnico como en el de formación de agentes encargados de constatar las infracciones y de magistrados.

87. A escala comunitaria e internacional:

87.a. Promover -por cuenca marítima interconectando posteriormente las cuencas -un sistema europeo de vigilancia y gestión integrada del espacio marítimo que permita federar los sistemas nacionales y los programas europeos relativos a la vigilancia marítima, a los controles sobre la garantía, seguridad, protección del medio ambiente y las condiciones sociales.

87. b. Promover la organización de una vigilancia con vocación mundial de las actividades marítimas, incluyendo la navegación, a cargo del control y las intervenciones. La organización de una policía internacional de los mares, "cascos azules de los mares" podría complementar la creación de una organización de las Naciones Unidas para el medioambiente (ONUE), promovida por Francia.

B -Reforzar el control y la vigilancia

88. Medios de control y vigilancia

88. a. Acelerar el despliegue de los sistemas de vigilancia en los Centros Regionales Operativos de Vigilancia y Salvamento (CROSS) siguiendo su plan de modernización.

88.b. Iniciar un peritaje sin precedentes, que implique a los asalariados de los servicios marítimos, a fin de evaluar la organización de los servicios marítimos y su capacidad de efectivos y medios materiales para garantizar la aplicación de prerrogativas, orientaciones y misiones derivadas del Grenelle del Mar

89. Salvar vidas

89. a. Reforzar los medios de protección de la vida humana en el mar (pasajeros y tripulaciones) mediante:

-el refuerzo de los controles;

-la adaptación de los medios de prevención de catástrofes marítimas potenciales a los buques muy grandes;

-el respaldo de una reflexión a escala internacional sobre el tema propuesto por la carrera al gigantismo (camiones, buques...).

89. b. Reforzar los medios de acción del Estado en el mar destinados al control y a la vigilancia y respaldo de la acción de la Sociedad Nacional de Salvamento en el Mar (SNSM).

89. c. Reforzar la creación de sistemas de seguimiento y alerta (tsunami...).

90. Vigilancia y control en el mar

90. a. Reforzar los medios de detección, en particular, la vigilancia aérea y satelital.

90. b. Aplicar mecanismos de control y de vigilancia de buques en escala o tránsito que transporten cargamentos peligrosos, hidrocarburos, por parte del Estado del Puerto. Actuar en este sentido para el Estado ribereño, en los puertos y en las aguas bajo jurisdicción nacional (por ejemplo: dispositivos de separación del tráfico). Establecer, a escala europea, una coordinación reforzada de los medios de vigilancia costera, del tipo guarda costa, en particular en las zonas críticas como los estrechos y los espacios en alta mar: golfo de Gascuña, aproximaciones a las costas atlánticas de la Mancha.

91. Vigilancia y control en el litoral y en los puertos

91. a. Evaluar y uniformizar las capacidades de control en los ámbitos de la seguridad, social, medio ambiente y explotación de los recursos:

-Aplicar, con el sector público marítimo, las acciones políticamente definidas respecto a los modos de explotación de los recursos naturales y productos del mar, supervisar y activar las acciones de control.

-Reforzar los dispositivos de control de buques y las capacidades de intervención respecto al control de residuos y residuos de cargamento en los puertos.

-Aplicar un documento de identidad de la gente del mar en la convención nº 185 de la OIT para facilitar el descenso a tierra de los marinos, dentro de una perspectiva creación de una herramienta internacional de prevención y reglamentación de estas situaciones.

91. b. Reforzar las sanciones previstas en caso de ocupación ilícita del dominio público marítimo.

91. c. En Mayotte, crear una "brigada azul" medioambiental a cargo de sensibilizar y vigilar al público, en particular para la protección de la laguna.

92. A escala comunitaria e internacional:

92. a. Garantizar la creación y aplicación efectiva de medidas estrictas de control de los buques, en el terreno técnico y social (incluyendo la formación de marinos) a través de dispositivos concretos de integración de políticas dirigidas en el ámbito mundial con una gobernanza que asocie los sindicatos y la sociedad civil.

92. b. Reforzar y ampliar el control soberano en el flujo del tráfico marítimo en los estrechos y en las zonas de aproximación de los puertos de comercio.

92. c. Otorgar toda la importancia debida a la dimensión aérea y respaldar la dimensión territorial de la vigilancia e intervención.

92. d. Desarrollar el rastreo y luchar contra los productos ilícitos.

C -Conocer y prevenir

93. Implicar a los pescadores en la vigilancia medioambiental

Hacer más explícito el trabajo de vigilancia del medio ambiente y los servicios brindados de manera voluntarista por los pescadores y acuicultores en la metrópoli y ultramar (centinelas de los mares) a fin de promover y valorar este tipo de procedimientos (“contratos azules”).

94. Prevenir y sancionar la contaminación

94. a. Aplicar mejor las medidas preventivas y represivas ya previstas por la reglamentación, para reducir drásticamente los riesgos de contaminación. En particular, desarrollar los medios de seguimiento y lucha relativos a la contaminación en el mar y crear métodos y medios que permitan relacionar de manera fiable una contaminación observada a una fuente (rastreo de carburantes).

94. b. Identificar las sustancias de impacto dañino sobre la calidad de las aguas, registrarlas y reglamentar estrictamente su uso.

94. c. Solicitar, en la espera de la entrada en vigor de la Convención de 2004 sobre el control y la gestión de sedimentos y aguas de lastre (prevención de especies invasoras), la elaboración de normas comunitarias vinculantes que retomem las exigencias de la mencionada convención.

94. d. Consolidar el inventario de las descargas submarinas de municiones químicas y residuos nucleares, evaluar su peligrosidad y establecer prioridades para realizar análisis respecto a la fauna y flora sedentaria y los sedimentos.

94. e. Realizar el balance de los dispositivos jurídicos coercitivos y de los niveles de sanciones penales en caso de un atentado grave contra los recursos naturales y los ecosistemas con el propósito de hacerlos más estrictos, si fuere menester.

Financiación de las acciones marítimas: ¿una fiscalidad limpia?

95. Definir las modalidades de financiación para la protección de los mares

95.a. Impulsar un comité operativo para dirigir en seis meses una reflexión sobre los diferentes instrumentos financieros capaces de financiar una gestión sostenible de los usos del mar y el litoral, los programas de adaptación de ciertas actividades, y la parte pública de financiación de la innovación, a escala nacional, europea y mundial. Garantizar una comparación con otros países. Incitar a escala europea e internacional esta reflexión, que integre:

- el establecimiento de un inventario de los dispositivos, tasas e impuestos existentes, de sus fundamentos y beneficios, de la capacidad para reagruparlos, obtener recursos y redistribuirlos a favor de la protección y restauración del buen estado ecológico de los medios marinos. Integrar un benchmark internacional;

- las modalidades según las cuales los transportes marítimos pueden contribuir al esfuerzo de lucha contra el cambio climático. Esto incluye la cuestión de instaurar una « señal sobre el precio » en el transporte marítimo, como se ha establecido para el transporte terrestre;
- las modalidades según las cuales los actores económicos del sector marítimo pueden contribuir a mejorar las condiciones de trabajo del sector y a preservar el medio ambiente;
- los costes y las tarificaciones del transporte marítimo en sus diferentes componentes para aliar eficacia económica, remuneraciones justas y protección de los océanos y la atmósfera; así como los instrumentos de regularización que permitirán garantizar una tarificación de la prestación de transporte a su justo coste;
- los derechos de uso del mar y la explotación de sus recursos:
- la aplicación del principio « quien contamina paga » a las actividades que repercuten sobre el litoral y el mar, en particular, prohibir los vertidos en el mar de los lodos de dragado contaminados, creando un sector de tratamiento en tierra y aplicando, cuando esté justificado, una solidaridad financiera de la cuenca río arriba que contribuye a la contaminación.
- los instrumentos de regulación que permiten garantizar una tarificación de la prestación de transporte a su justo coste;
- los diferentes tipos posibles de tarificación de los usos del mar, velando por una gestión equilibrada que preserve la competitividad: Transportes marítimos, de recreo, de dragado...
- considerar las herramientas de política fiscal.

95.b. Macro residuos: Implementar y alimentar rápidamente un fondo que respete los principios de « quien contamina paga » y de solidaridad en todas las etapas, gracias al intercambio financiero de las organizaciones ecologistas, los profesionales competentes, las comunidades, los prestatarios privados, el Estado y la Unión Europea tomando en consideración que una parte importante de los residuos flotantes es de responsable contumaz y de origen indeterminado.

95.c. Durante la implantación de toda nueva instalación sujeta a estudio de impacto, proveer las garantías financieras destinadas al coste de desmantelamiento al final de vida con objeto de respetar el entorno marino y garantizar la reversibilidad de los proyectos.

96. Establecer una fiscalidad verde y una ecocondicionalidad a las ayudas públicas y tomar en consideración las necesidades del ultramar:

96.a. Desarrollar sistemas de ayudas a los careneros limpios, a la par que se aplican las leyes sobre el Agua y las ICPE (autorizaciones adaptadas) acompañadas de una evaluación financiera y de eficacia.

96.b. Proyectar un reparto de los programas operativos y los fondos de intervención (POSEI) de los DOM (departamentos franceses de ultramar) más equitativo respecto a los niveles de desarrollo y alejamiento (RUP).

96.c. Establecer un sistema que permita financiar las transiciones profesionales de los sectores en dificultad, con total transparencia, legibilidad y ecocondicionalidad sobre los aspectos medioambientales y sociales.



Mesa redonda nº 3

Los franceses deben compartir aún más la pasión por el mar. Para esto es necesario informarles y sensibilizarles mejor sobre las temáticas marítimas, los oficios del mar, al mismo tiempo que se valorizan. Ya que no existe pasión sin conocimiento. El mar, que se extiende sobre el 72 % de la superficie del globo, sigue siendo un gran desconocido que debemos descubrir sin más tardar.

La educación sobre el mar debe ser una prioridad

Francia no será una gran nación marítima si no valoriza su pasado marítimo, si no desarrolla una estrategia de comunicación y sensibilización destinada al gran público y no establece una política educativa en sentido amplio, que otorgue al mar un lugar preponderante.

A – Preservar y valorizar el patrimonio marítimo francés

Gracias a su posición única en Europa y a sus territorios de ultramar repartidos por todos los océanos, Francia dispone en la metrópolis y en ultramar de un patrimonio marítimo y fluvial edificado y natural de gran diversidad y riqueza. Este patrimonio se enriquece cada año. Inventariarlo, cuya responsabilidad depende de las comunidades territoriales, es una condición básica para su valorización.

98. Proceder al inventariado y proseguimiento de la investigación

98.a. Inventariar y poner de relieve el patrimonio marítimo en todos sus componentes en los inventarios patrimoniales.

- Incitar a las regiones a inventariar el patrimonio marítimo y fluvial para luego valorizar este patrimonio; en los territorios de ultramar, dirigir un estudio de pre-inventario.
- Volver a censar a escala intracomunitaria los bienes culturales marítimos.

98.b. Facilitar la creación de observatorios del patrimonio marítimo cultural.

98.c. Trazar el mapa exhaustivo de los bienes culturales marítimos hasta la plataforma continental y establecer la lista de los lugares que justifiquen una protección específica (riesgo de destrucción o amenaza para el medio ambiente a corto o largo plazo).

99. Preservar la memoria

99.a. Crear guardianes de la memoria de la marisma, cerca de los puntos más frecuentados de los centros vitales, que presenten testimonios de las culturas de la marisma.

99.b. Consolidar la función del Museo de la Marina como el centro neurálgico de la red de museos marítimos de Francia, para los acuarios y ecomuseos.

99.c. Garantizar la concienciación del fenómeno marítimo en el futuro Museo de la Historia de Francia y en el Museo de Europa y la civilización europea de Marsella (MUCEM).

99.d. Valorizar los archivos marítimos mediante la creación de una red con los archivos nacionales.

99.e. Para Mayotte, recoger y valorizar las huellas de la historia marítima todavía presentes en sus litorales; considerar, llegado el caso, la creación de un museo de la historia marítima de Mayotte y de la región.

100. Promover la protección de los restos históricos a escala regional y mundial

100.a. Promover la amplia ratificación de la convención de la UNESCO de 2001 sobre la protección del patrimonio cultural subacuático y, en caso de no ratificación por parte de Francia, promover un asesoramiento jurídico con objeto de proteger los restos históricos conservados en la ZEE o hasta la plataforma continental.

100.b. Ratificar la convención de la UNESCO sobre la conservación del patrimonio marítimo.

100.c. Ampliar el artículo 28-1 del código de procedimientos penales a las infracciones al código del patrimonio con objeto de favorecer una mejor consideración, para el conjunto de las administraciones, de la protección del patrimonio sumergido.

100.d. Hacer de Francia la punta de lanza de un sistema internacional de gestión de los restos de naufragio.

- favorecer, desde este punto de vista, la transferencia de competencias y experiencias a favor de los países emergentes o preocupados por instaurar el estudio, la protección, y la valoración de los bienes culturales marítimos.
- reforzar los medios materiales (un buque) y humanos (puestos de arqueólogos) del estado (Departamento de investigación arqueológica subacuática y submarina) con objeto de afrontar la extensión de la protección de los BCM a la plataforma continental, al incremento exponencial de las solicitudes del servicio estatal en los territorios ultramarinos y a escala internacional.

100.e. Promover la pericia y los sistemas de inscripción francés en materia de protección, estudio y valorización del patrimonio sumergido.

100.f. Mejorar la consulta del Departamento de investigación arqueológica subacuática y submarina (DRASSM) durante las instrucciones públicas.

101. Conservar y valorizar el patrimonio marítimo

101.a. Preservar y valorizar el patrimonio litoral y marítimo: los trabajos de ingeniería portuarios y de defensa contra el mar, la arquitectura rural y urbana para uso doméstico, público, agrícola, artesanal e industrial, el paisaje litoral y marino, el patrimonio arqueológico.

101.b. Reforzar en la actuación pública sostenida por el Estado y las comunidades territoriales, la coherencia del continuum entre patrimonio natural y patrimonio cultural.

101.c. Aplicar las disposiciones previstas por las leyes sobre las protecciones de los elementos patrimoniales y los paisajes (apoyo a la creación de los ZPPAUP en zonas litorales).

101.d. Desarrollar actuaciones específicas ante los jóvenes en este ámbito.

101.e. Incluir el mar en las Jornadas del Patrimonio.

102. Asegurar los medios necesarios para el mantenimiento y la protección de este patrimonio

102.a. Crear un presupuesto específico en el ministerio de cultura para dirigir operaciones nacionales.

102.b. Apoyar financieramente a las diferentes instituciones que participan en esta misión patrimonial y, en particular, a la Fundación del patrimonio marítimo y fluvial, el Museo nacional de la Marina, los acuarios y los ecomuseos.

102.c. Abrir obras prioritarias (pequeños puertos de interés patrimonial, islas costeras habitadas, fortificaciones militares, faros y balizas, ruinas) y considerar el patrimonio inmaterial en su diversidad.

102.d. Apoyar la valorización ante el público de los barcos portadores de la etiqueta oficial « Barco de interés Patrimonial » favoreciendo su agrupación en los puertos y la edición de folletos sobre las unidades locales, disponibles in situ (capitanía del puerto, centro de iniciativas, oficina de turismo...).

103. Valorizar el patrimonio « faros »

103.a. Modificar la estructura administrativa de los faros, que no deben reducirse a un planteamiento únicamente operativo en tanto que edificio de señalización marítima, sino inscribirse en una dinámica patrimonial en relación con el Centro de conservación del litoral.

103.b. Refundar la Comisión de los faros, por decreto, precisando su misión estratégica (la articulación de las ayudas tradicionales y electrónicas) y su composición, dejándolo más espacio a los usuarios.

103.c. Dar a conocer los grandes faros de los atracaderos europeos como elementos del patrimonio europeo y, por este motivo, hacer que se beneficien de fondos especiales para asegurar su mantenimiento.

103.d. Elaborar un plan de preservación para los faros de los cabos y las islas, en el marco de la convención firmada en octubre de 2008 entre la Dirección de Asuntos Marítimos (DAM), France Domaines y el Centro de conservación del litoral.

103.e. Hacer del museo de los faros, situado en Ouessant, la base de un museo de envergadura internacional.

103.f. Crear un Observatorio de los faros de Iroise.

B – Implementar una estrategia de sensibilización y comunicación destinada al gran público

104. Favorecer las iniciativas y los contactos directos del público con el mar, así como la información y la sensibilización de los diferentes públicos sobre los desafíos marinos.

104.a. Promover las prácticas deportivas y los acontecimientos náuticos como vectores para sensibilizar y educar a los diferentes públicos sobre los valores y los comportamientos adecuados en los espacios litorales y marinos.

104.b. Favorecer la iniciación al medio ambiente del gran público durante el período estival en el litoral.

104.c. Crear una señalización y herramientas de comunicación coherentes con el repertorio nacional de las zonas marinas protegidas, indicando a los usuarios las restricciones aplicables en estos espacios protegidos.

104.d. Promover los embarcos para los jóvenes en veleros del patrimonio marítimo: *Belem, Marité, Etoile* y *Belle Poule*, etc.

104.e. Asesorar la construcción de un velero-escuela emblemático, pionero en cuestiones de nuevas tecnologías y ecoconstrucciones.

104.f. Fletar un buque de tipo ferry para acoger a jóvenes y otros públicos entorno a un proyecto de descubrimiento del mundo marítimo con la navegación, los puertos y sus operarios. Las escalas podrían ser la ocasión de hacer descubrir la diversidad de las regiones litorales y su patrimonio natural, cultural, histórico, arqueológico.

104.g. Valorizar los conocimientos de los organismos de investigación fundamental y finalizada ante los diferentes públicos, para sensibilizarles sobre los desafíos marinos y su potencial para el futuro del planeta.

104.h. Elaborar y publicar obras de vocabularios y glosarios del litoral y el mar.

Reforzar la eficacia de las acciones de comunicación a escala nacional y desarrollarlas, para “Que el mar llegue al interior de las tierras”.

105. Elaborar e implantar una estrategia de comunicación

105.a. Establecer y publicar el estado de la cuestión en materia de sensibilización, comunicación y formación para el gran público.

105.b. Crear una Casa del mar, « un cruce de los océanos », una ciudad europea del mar en París, en las comunidades de ultramar y en las grandes ciudades para sensibilizar a nuestros ciudadanos sobre el mar.

105.c. Consolidar la red de acuarios y museos marítimos como vector de sensibilización al gran público sobre la diversidad del mar.

105.d. Basarse en el Centro de conservación del litoral y riberas lacustres y en los museos marítimos.

105.e. Desarrollar una estrategia de comunicación global y perenne a escala nacional:

-A la que asociar las actuaciones de sensibilización sobre las ventajas del mar para la economía nacional, destinada al gran público.

-Organizar una comunicación « global » sobre estas cuestiones: incitar a los grandes medios de prensa a difundir con regularidad una « rúbrica mar » en las cadenas de televisión, comprar el espacio a las cadenas de televisión y las radios para declinar esta comunicación y dar a conocer al gran público la riqueza y las amenazas que pesan sobre los litorales y el mar.

-Crear un sitio Internet sobre los problemas del desarrollo sostenible para el medio marino y sobre los oficios del mar, y proseguir la animación del sitio dedicado al Grenelle del Mar.

-Desarrollar para el gran público acontecimientos sobre el mar, basándose en las “jornadas del mar”; y difundirlos mejor alentándolos en todos los territorios de ultramar.

-Explotar la mediatización de los grandes acontecimientos náuticos, organizando por ejemplo, una regata de vela alrededor del mundo con escalas en las diferentes comunidades de ultramar.

-Apoyar los proyectos de películas de animación de los organismos o asociaciones existentes.

-Rendir homenaje al mar en Marsella « Capital europea de la Cultura » en 2013.

106. Informar y sensibilizar a los responsables y futuros responsables

106.a. Sensibilizar a los responsables públicos sobre los variados usos del litoral y el mar y sobre la gestión armoniosa de los desafíos medioambientales y socio-económicos marítimos.

106.b. Favorecer una reflexión con las asociaciones de electos, asociaciones representativas, ONG's, el Centro de conservación del litoral y las riberas lacustres y representantes del Estado, sobre la ordenación del litoral integrando los principios del desarrollo sostenible; pensar en la designación de un electo responsable de las cuestiones del desarrollo económico y sostenible marítimos y sobre los medios para acceder al saber (poner a disposición información en línea).

107. Intensificar la eficacia de las actuaciones mediante la creación de una red de actores a escala local y adaptar los medios para los territorios de ultramar

107.a. Es necesario desarrollar localmente la educación medioambiental mediante la creación de una red de organismos existentes e intervenir en la protección del medio ambiente. Las diferentes federaciones deportivas tienen un papel que desempeñar.

107.b. Educación medioambiental. Educar en la gestión de los residuos; implantar una jornada de residuos, realizar herramientas pedagógicas que permitan divulgar mejor los ecosistemas marinos y las tradiciones vinculadas al mar.

107.c. Apoyar a las asociaciones medioambientales de ultramar proporcionándoles los medios para reforzar su educación medioambiental y la difusión de los conocimientos ante el GP.

107.d. Crear en los territorios de ultramar, respetando las competencias de las comunidades, centros de conocimientos y redes de lugares que permitan poner a disposición la información para todos los actores, en forma de un despacho único que favorezca especialmente la educación y el medio ambiente. Por ejemplo, en Mayotte, una casa del lago, una casa del manglar en relación con las estructuras existentes (casa del bosque, casa de la sal, incluso a largo plazo, casa acuario).

107.e. Instalar un cable submarino que permita un acceso al conocimiento más fácil (uso de Internet de alta velocidad).

108. Promover las actividades económicas vinculadas con el mar y el desarrollo sostenible de estas actividades

108.a. Promover los oficios del mar mediante una campaña de comunicación común a los actores del sector marítimo, destinada a los jóvenes.

108.b. Hacer más transparentes las remuneraciones en el sector de la pesca (publicar los salarios mínimos) sin poner en cuestión la remuneración "a la parte".

108.c. Implementar una operación de comunicación GP con objeto de incitar el consumo de la diversidad de los productos del mar y explicar la noción de pesca y acuicultura sostenibles y el etiquetado ecológico (France Agrimer podría tomar la iniciativa de tal campaña).

108.d. Promover una restauración, tanto privada como pública (en particular, comedores), que incluya en el menú los productos del mar en su diversidad y su estacionalidad, respetando un origen eco-etiquetado o bien una garantía de sostenibilidad y privilegiando los circuitos de comercialización que minimizan los costes ecológicos, entre ellos, el coste de carbono.

109. Reforzar la información concerniente a los riesgos vinculados al cambio climático

109.a. Promover un programa nacional de información y protección de las poblaciones del litoral contra los fenómenos excepcionales.

109.b. Hacer que el desarrollo de la cultura del riesgo importante ocupe un lugar esencial en las poblaciones costeras.

C – Integrar el mar en las formaciones iniciales

110. Dar a conocer el mar desde la más tierna infancia, en la escuela, el colegio y el instituto, reforzando las actuaciones de sensibilización y formación

110.a. Promover una reflexión sobre los valores comunes que deben transmitirse durante las formaciones (espíritu de tripulación, solidaridad, sentido de la responsabilidad, resistencia, respeto de los elementos).

110.b. Desarrollar las clases de mar; enseñar a los niños a nadar, a proteger y conocer el medio ambiente.

110.c. Imaginar un concurso "mar" como existe un "concurso de la Resistencia" o de las "olimpiadas matemáticas", o introducir la cuestión del mar en una operación "Educación al desarrollo sostenible".

110.d. Lanzar ofertas para proyectos (prácticas, intercambios de clases, participación en trabajos de investigación o desarrollo) destinados a los diferentes públicos jóvenes.

110.e. Hacer que los alumnos de secundaria descubran los oficios del mar mediante colaboraciones entre los grandes patronos marítimos y los colegios e institutos.

110.f. En las localidades del litoral, desarrollar el modelo pedagógico de Saint Pierre y Miquelon, que presenta la particularidad de integrar las clases de vela hasta el final de la enseñanza secundaria.

110.g. Sistematizar los hermanamientos entre localidades marítimas y del interior.

110.h. Desarrollar la colaboración entre SNSM, Educación nacional, y la red de formación marítima del ministerio de desarrollo sostenible.

111. Reforzar la posición del mar en las formaciones superiores

Desarrollar colaboraciones adecuadas con el ministerio de Enseñanza superior e Investigación y la enseñanza marítima.

112. Reforzar y adaptar la presencia de los territorios de ultramar en la enseñanza primaria, así como los intercambios entre metrópolis y ultramar

112.a. Reforzar la presencia de los territorios de ultramar en los programas de la Educación Nacional, relacionando la enseñanza sobre el mar y aquella sobre el ultramar. Promover los hermanamientos e intercambios entre escuelas de metrópolis y ultramar, entre las regiones de ultramar entre sí y desarrollar las herramientas pedagógicas adecuadas.

112.b. En las comunidades de ultramar, solicitar y promover la adaptación de los programas escolares para permitir la mejor integración del contexto marino regional.

112.c. Desarrollar en el medio escolar, en las comunidades de ultramar del Océano Índico, el proyecto de sensibilización "gugongs" dirigido por la Oficina nacional de la caza y la fauna salvaje (ONCFS).

Valorar y hacer atractivas las actividades marítimas

Las empresas de transporte marítimo evolucionan en un contexto mundializado, donde están sometidas a una fuerte competencia internacional que favorece los armamentos socialmente "más baratos". Tal contexto crea situaciones humanas y profesionales inaceptables (cualificación insuficiente y subfectivos que ponen en peligro la seguridad de los marineros y la preservación del medio, situación social degradada) y disuade las vocaciones marítimas.

La marina mercante conoce así una penuria de oficiales cualificados estimada en 420.000 a escala mundial. Los sectores de actividades primarias como la pesca o los cultivos marinos, conocen mercados laborables tensos. Estos oficios, ejercidos en condiciones difíciles, incluso peligrosas, no se respetan suficientemente, además de estar sometidos a numerosas exigencias susceptibles de poner en duda su durabilidad económica.

En su conjunto, y a pesar de que el mar es fuente de riquezas ampliamente inexploradas, las actividades vinculadas al mar faltan de atraktividad.

Por consiguiente, parece necesario:

-declinar y promover a escena internacional el objetivo de un alto nivel de exigencias en términos de cualificación, seguridad, normas sociales y bienestar de la gente del mar, apto para garantizar empleos duraderos y un trabajo decente.

-mejorar la atraktividad de los oficios vinculados al mar, en particular gracias a la modernización de las relaciones sociales, la promoción de una política ambiciosa de prevención de accidentes laborales y accidentes marítimos, la consolidación de los recorridos profesionales, la implantación de pasarelas entre oficios.

Esta valorización supone:

-reforzar y estructurar la red de establecimientos de formación a los oficios del mar, desarrollar colaboraciones con las demás carreras, las empresas, las comunidades territoriales...

-favorecer y acompañar la aparición de nuevos oficios, como tantas oportunidades para los profesionales del mar de diversificar su actividad.

113. Inscribir a Francia en una conducta ejemplar

Para poder promover de manera eficaz en las instancias internacionales y comunitarias los avances jurídicos aptos para garantizar la valorización de los empleos marítimos, Francia debe:

113.a. Proceder en los mejores plazos a la ratificación de los convenios internacionales marítimos en espera, y en particular el convenio sobre el trabajo marítimo (OIT 2006) y el convenio sobre el trabajo en el sector de la pesca (OIT 2007), extendiéndolo luego a los DOM/COM (departamentos y comunidades francesas de ultramar).

113.b. Ampliar la aplicación de estos convenios al registro RIF.

113.c. Contribuir a la eficaz aplicación de los convenios de la OIT relativos a las gentes del mar, dejando a la OIT la responsabilidad del seguimiento de la evaluación de esta aplicación.

114. Mejorar las competencias marítimas de las administraciones

Los agentes de las administraciones del Estado y las comunidades territoriales encargados de los temas del mar deben poder beneficiarse de una formación sobre las cuestiones marítimas y medioambientales, así como sobre los desafíos del desarrollo del litoral.

114.a. Inscribir en los programas dispensados por el CNFPT una formación marítima específica.

114.b. Prever una equiparación de los agentes administrativos atañidos por el mar en el interior del Estado y las comunidades territoriales mediante la implantación de cursos de formación continua.

115. Desarrollar, adaptar, estructurar las carreras de formación a los oficios vinculados al mar

115.a. Crear una carrera coherente de formaciones cualificadoras (universitaria y profesional) de los oficios vinculados al mar, así como las equivalencias y pasarelas adaptadas. Proponer formaciones cualificadoras de nivel CAP, BTS.

115.b. Establecer un análisis de las diferentes carreras de formación marítima y para-marítima de ultramar para la enseñanza con fines profesionales. Apoyar el desarrollo de las cualificaciones en los diferentes territorios e inscribir los establecimientos marítimos en una perspectiva regional. Crear un instituto del mar o garantizar la existencia de secciones marítimas en el interior de los establecimientos existentes. Favorecer el acceso a la profesión de marinero. Reforzar la acción del servicio militar adaptado y profesionalizar sus formaciones con vocación marítima.

115.c. Desarrollar carreras de formación cualificadoras adaptadas a las actividades de desmantelamiento.

115.d. Sensibilizar mejor a los futuros navegantes sobre la problemática del respeto del medio ambiente: desarrollar un referencial de formación en los medios de respetar el mar, el tratamiento de los residuos, la contaminación marina, la sensibilización sobre los entornos, destinado a los escuelas de la Marina nacional, la marina mercante y los institutos marítimos. Asegurar, en particular, la formación de la tripulación en el medio ambiente en el marco del protocolo STCW de la OMI (convenio sobre las normas de formación de la gente de mar, de expedición de títulos y certificados).

115.e. Desarrollar las carreras científicas en todos los ámbitos de la oceanología; incrementar la cantidad de bolsas y puestos de investigadores. Formar a la comprensión del funcionamiento de los ecosistemas acuáticos marinos, privilegiando la enseñanza oceanográfica e introduciendo los puntos de vista de los actores económicos y societales de la fachada litoral.

115.f. Desarrollar la formación continua en el sector de recreo. Expedir un diploma de seguridad o un título de « guía del mar » a los animadores de actividades náuticas. Integrar la problemática medioambiental y del desarrollo sostenible en la formación de los animadores y formadores de actividades náuticas.

115.g. Ampliar un plan de recualificación y de formación consecuente apta para superar la desventaja de la falta de atraktividad de estos oficios.

116. Adaptar las formaciones en ultramar

116.a. Para Mayotte, desarrollar las capacitaciones necesarias para disponer un número suficiente de animadores, desarrollar los oficios del medio ambiente, el turismo, el recreo y el deporte vinculados con el mar.

116.b. Promover, en la Polinesia francesa, la creación de un centro único de formación en los oficios del mar.

116.c. Desarrollar las formaciones profesionales en acuicultura en ultramar adaptadas al contexto local.

117. Estructurar y reforzar los establecimientos de formación a los oficios del mar; favorecer las sinergias

Se trata, en particular, de consolidar la red de institutos profesionales marítimos, de asesorar en la creación de la nueva Escuela nacional superior marítima con objeto de convertirla en el establecimiento de enseñanza superior de referencia, desarrollar las colaboraciones con las demás carreras de enseñanza, las comunidades...

117.a. Desarrollar la etiqueta de los « institutos de los oficios del mar » y las colaboraciones con otros sectores/empresas del mundo marítimo.

117.b. Favorecer las relaciones entre investigadores, universitarios y profesionales del mar para hacer de Francia una referencia internacional en cuestión de formación a los oficios del mar. Incitar a los establecimientos superiores de formaciones marítimas para que instauren una política y una estrategia comunes, por ejemplo, en forma de un grupo temático o una conferencia de las grandes escuelas marítimas superiores.

117.c. Acompañar el desarrollo de la futura Escuela nacional superior marítima (ENSM). Desarrollar sinergias en términos de formación entre la Escuela Naval y la Escuela nacional superior marítima (ENSM).

117.d. Confirmar el lugar de la formación marítima en la Escuela nacional superior de técnicas avanzadas.

118. Mejorar la atractividad de la profesión de marinero y, más generalmente, los oficios vinculados con el mar.

Se trata en particular de:

-Proseguir la modernización de las relaciones sociales y, examinando las herencias del pasado, devolver la coherencia jurídica y administrativa a las condiciones de ejercicio de la profesión de marinero. Simplificar los procedimientos de gestión administrativa del marinero.

-Promover una política de prevención de accidentes laborales y accidentes marítimos.

-Favorecer la movilidad y proteger los recorridos profesionales.

-Apoyar el empleo marítimo; favorecer y acompañar la aparición de nuevos oficios.

118.a. Mejorar la recepción, orientación y acompañamiento, incluyendo los aspectos de validación de lo adquirido y la experiencia (VAE), de los candidatos a los oficios marítimos o para-marítimos. Crear una red de profesionales para recibir mejor y acompañar a los jóvenes en la profesión de marinero y desarrollar la tutoría.

118.b. Favorecer una reflexión a escala internacional y a nivel europeo sobre la fatiga de la tripulación a bordo de los barcos de cabotaje, independientemente del pabellón utilizado, con como objetivo garantizar mejor la seguridad marítima y una vigilia de calidad.

118.c. Promover una política determinada de prevención a bordo de los buques de modo que mejoren las condiciones de trabajo y empleo.

118.d. Mantener operativa la red de ayudas a la navegación (faros, señalización, ESM -medidas electrónicas de apoyo-) para cumplir los objetivos de seguridad de la agencia europea de seguridad marítima.

118.e. Aplicar en Francia las líneas directrices europeas relativas al apoyo del empleo marítimo.

118.f. Relanzar el proyecto de directiva sobre las condiciones de la tripulación a bordo de servicios regulares de transporte de viajeros y transbordadores que aseguran el enlace entre los estados miembros.

118.g. Reexaminar las derogaciones a la legislación laboral europea concedidas a los sectores del transporte marítimo y la pesca.

119. Desarrollar la responsabilidad social y medioambiental de los actores económicos

119.a. Reforzar la eficacia de la inspección del trabajo marítimo.

119.b. Reafirmar la especificidad de la función de inspector del trabajo marítimo.

119.c. Reforzar las disposiciones de inspección social de los buques, en particular, por la formación a través de organismos independientes de inspectores cualificados.

119.d. Cruzar las informaciones entre todos los actores (administración y organizaciones sindicales) que intervienen con objeto de contribuir a la identificación de los buques social y técnicamente dudosos. Una conferencia semestral entre los inspectores marítimos, los inspectores de trabajo y los inspectores de los sindicatos franceses afiliados a la federación internacional de los trabajadores del Transporte (ITF) y que poseen el estatuto de inspectores ITF se reunirá bajo la denominación "conferencia de control de los buques".

119.e. Asegurar el respeto de los derechos humanos en los territorios marítimos, en particular, en nuestras zonas económicas exclusivas, respetando las competencias de las comunidades de ultramar.

119.f. Proyectar programas de cooperación para una sinergia entre el respeto de la seguridad, la protección medioambiental y las condiciones sociales de los marineros de los países emergentes.

119.g. Promover en los foros apropiados (OIT, OCDE) líneas directrices y referenciales de RSE a escala mundial para estos sectores.

119.h. Pensar en una etiqueta específica de empresa responsable.

119.i. Combinar la aplicación de las exigentes normas europeas para el mercado con incitaciones que alienten los comportamientos éticos.

Una abismal necesidad de conocimientos

Una mejor protección del medio ambiente, como el desarrollo de actividades, requiere el desarrollo significativo de la investigación y la observación del patrimonio marítimo, los medios, los riesgos, los potenciales...

A -Observación-Evaluación

A.1 – Conocer y comprender los ecosistemas marinos, sus evoluciones y sus interrelaciones con los entornos terrestres o las zonas húmedas costeras

120. Elaborar un estado de referencia y acelerar la exploración de los mares y los fondos marinos

120.a. Acelerar la coordinación y la producción de conocimientos, a fin de proceder en 2012, a la evolución inicial de la calidad de las aguas marinas y el estado de los fondos marinos. Este estado de referencia incluye una cartografía de los usos del mar y el litoral, y, en esencia, integra los indicadores desarrollados en la directiva “estrategia marina europea”, por concepto de la directiva-marco “Estrategia para el medio marino”.

120.b. Implementar los medios financieros necesarios para adquirir la información que satisfaga las exigencias de las directivas europeas sobre el medio marino.

120.c. Con objeto de establecer una referencia, en particular, en ultramar, crear un gran programa de exploración de los mares franceses « Expedición de los Tiempos modernos », con el objetivo de prospectar y cartografiar los fondos marinos tan ampliamente como sea posible en las zonas bajo jurisdicción nacional, es decir, los grandes fondos de la plataforma continental que se extiende hasta el litoral.

121. Definir los indicadores de seguimiento del estado de los medios marinos y litorales

121.a. Desarrollar de aquí a finales de 2009 los indicadores relativos al estado de salud de los ecosistemas por un lado y, por el otro, al desarrollo socioeconómico de las actividades de pesca costera (p.e. cantidad de empleo, calidad del trabajo, seguridad) para un nuevo marco de gestión de los recursos costeros. Estos indicadores se utilizarán para el seguimiento de las políticas de gestión y protección del mar, en el marco de un diario de a bordo de las aguas marinas francesas, y la creación de las directivas europeas en el marco sobre el agua (DCE) y el medio marino (DSM).

121.b. Definir los objetivos medioambientales asociados al buen estado ecológico del medio marino para alcanzarlos en 2020.

121.c. Pasar de la observación a la previsión para mejorar los conocimientos de las zonas de riesgo.

A.2 – Utilizar mejor y compartir las capacidades de observación

Desarrollar dispositivos de observación originales dejando un lugar preponderante a la recogida de datos y a la co-pericia de los actores socio-económicos, en particular, a escala local, a nuevas herramientas de experimentación y simulación que permitan estudiar los escenarios de cambio así como, en el ámbito operativo, una movilización de los medios tanto públicos como privados para un funcionamiento en red.

122. Asociar todos los tipos de buques a la observación de los océanos

122.a. Favorecer el embarque científico a bordo de los buques pesqueros, comerciales y buques del Estado.

122.b. Favorecer a escala regional (fachadas Mediterránea, Atlántica, ultramar) los buques polivalentes, poniendo en común las funciones y tecnologías (buque escuela, buques laboratorios oceanográficos) e incluyéndolos en la flota nacional de investigación oceanográfica. Experimentar con expediciones en el mar que agrupen actividades económicas marítimas, de vigilancia policial del medio ambiente de los medios marino y litoral, gestión de crisis y pedagogía.

122.c. Utilizar las infraestructuras y redes existentes a favor de la investigación y la vigilancia del medio ambiente marino.

122.d. Mejorar la coordinación de las flotas oceanográficas nacionales a escala europea.

122.e. Favorecer el empleo sobre los buques de las flotas francesas y europea implicándolo en la recogida de datos.

123. Compartir los conocimientos y permitir la interoperabilidad de los sistemas de información

123.a. Construir y garantizar la interoperabilidad de los sistemas nacionales de información y observación existentes y planificados (SNDE, SINP, futuro sistema para la DCSMM...).

123.b. Difundir la información sobre las fuentes de conocimientos y los datos brutos bajo reserva de que éstas no atenten a la confidencialidad y tomando en cuenta los compromisos internacionales (Convenio de Aarhus).

123.c. Desarrollar bases de datos abiertas que integren, en particular, los océanos mediante el mecanismo GEO (Global Earth Observation) de elaboración de un sistema mundial de observación de la tierra.

123.d. Crear una red de trabajo donde los recursos produzcan la información científica (Centros de Recursos Biológicos, CRB, bajo etiquetado europeo, ESFRI) y desarrollar organizaciones específicas a los ecosistemas de Ultramar (p.ej. seminario de litorología, Instituto del Manglar, Centro caribeño del Mar, « Kourou de la Mer »).

124. Asociar todos los actores a la función de observación, en particular, los profesionales del mar

124.a. Poner a disposición de los usuarios y profesionales del mar herramientas de recogida y control de datos medioambientales, para permitir, en especial, el análisis de los datos y aprovecharse de la experiencia de los pescadores profesionales y los acuicultores.

124.b. Asignar medios públicos para permitir a los profesionales de la pesca y la acuicultura participar en los programas de investigación.

124.c. Implementar de aquí a finales de 2009 las recomendaciones emanadas del seminario desarrollado en el Parlamento europeo durante la presidencia francesa en lo que respecta a la pericia científica (encuentro interprofesional y científico en la « casa común ») creando tres lugares de encuentros locales, de los cuales uno en los territorios de ultramar, para compartir la información, asentar colaboraciones para la recogida de datos, formalizar los saberes empíricos y construir una pericia conjunta.

A.3 – Reforzar y desarrollar ciertos medios de observación

125. Reforzar los medios de observación por satélite y favorecer los proyectos de observación in situ

125.a. Reforzar los medios de detección, en particular, la observación por satélite, y los medios de seguimiento y lucha contra la contaminación en el mar. Concebir métodos y medios que permitan relacionar de manera fiable una contaminación observada a una fuente.

125.b. Consolidar a largo plazo los programas espaciales europeos de observación de los espacios marítimos.

125.c. Apoyar, en particular, un proyecto de Estación Oceánica Internacional (p.ej. el proyecto Sea Orbiter), plataforma de observación in situ y sin interrupción del ecosistema marino y submarino; vigilancia de los parámetros físico-químicos de la interfaz océano/atmósfera, búsqueda sobre el comportamiento humano en medio extremo, laboratorio científico pluridisciplinar, experimentación y demostración para proyectos tecnológicos innovadores fruto de PME, valorización de los conocimientos y sensibilización, optimizar y confirmar el uso de los medios existentes

126. Reforzar los medios de observación de ultramar.

126.a. Crear, respetando las competencias de las comunidades de ultramar, un observatorio de los medios marinos en aquellas que no dispongan de uno.

126.b. En Guyana, poner fin a la dispersión excesiva de los medios. Dotar a la región de un buque costero que asocie investigación, formación, control de la pesca, un ondámetro permanente y una estación meteorológica cerca de la costa guyanesa.

126.c. En La Réunion y en Mayotte, desarrollar la investigación, los datos, la observación, la determinación de indicadores y el seguimiento de la albufera. La creación de un Grupo de interés público resulta deseable para garantizar la difusión de la información. Crear un instituto del manglar. Implementar una acción permanente del IFREMER.

A.4 – Evaluar mejor los impactos y los costes

127. Consolidar y completar las metodologías de evaluación, teniendo en cuenta el valor de los servicios ecológicos y el coste de mantenimiento de los ecosistemas

127.a. Progresar en la evaluación del valor económico de la diversidad biológica, de los servicios prestados por los ecosistemas marinos y del coste de mantenimiento de los ecosistemas, en base a las conclusiones del informe Chevassusau-Louis y los trabajos anteriores. Realizar un estudio sobre las modalidades potencialidades de su monetarización.

127.b. Lanzar rápidamente la elaboración de cinco planes de acción en las zonas litorales determinadas concernientes a la valorización de los servicios ecológicos (ilustración concreta a corto plazo).

127.c. Poner a punto un modelo económico para la evaluación de la indemnización de las víctimas por concepto de contaminación (contaminación accidental o perjuicios graves sobre los medios) y considerar un nuevo enfoque de la compensación.

127.d. Tomar en consideración los impactos vinculados con la contaminación sonora litoral y submarina.

128. Desarrollar los estudios de impacto medioambientales, sociales –incluidos sobre la salud/seguridad del trabajador-y económicos, por concepto del desarrollo sostenible.

128.a. Crear un grupo ad hoc que asocie al conjunto de las partes implicadas para elaborar de aquí a 2010 una guía metodológica para la realización, en bases científicas compartidas, de estudios de impacto de las actividades sometidas a autorización:

- principios generales que garanticen la independencia, la transparencia, la imparcialidad;
- declinaciones sectoriales;
- principios de concertación, que favorezcan el diálogo del conjunto de las partes implicadas en la explotación de los recursos marinos en sentido amplio (aerogeneradores, energías marinas, granulados, otros...) en el marco de una política integrada;
- integración de un análisis medioambiental costes-beneficios y de un estado de referencia;

128.b. Iniciar estudios de impacto rápidamente sobre los proyectos de extracción de materiales y de instalaciones energéticas (aerogeneradores...) en el mar.

128.c. Realizar estudios antes de implantar en el litoral instalaciones productoras de energía, en particular, para medir el impacto paisajístico y medioambiental.

129. Desarrollar el conocimiento de los impactos y riesgos en ciertos ámbitos sensibles

129.a. Desarrollar el conocimiento nacional y local de la evolución de los fenómenos climáticos y la medición y comprensión de la línea costera con objeto de mejorar la toma de decisiones y la elaboración de estrategias de gestión, en particular, en ultramar.

129.b. Lanzar una reflexión a escala nacional sobre la prevención de riesgos con objeto de

construir las herramientas comunes de apoyo a los territorios de ultramar y desarrollar la puesta en común y el intercambio de experiencias entre cuenca marítima y otras cuencas.

129.c. Constituir un balance completo y contradictorio de las pesqueras de altura y de bajura (ventajas e inconvenientes ecológicos, económicos y sociales como el mantenimiento de un tejido de población activa).

B – Investigación -innovación

B.1 – Gobernanza de la investigación marítima a escala nacional

130. Promover y dirigir una política nacional ambiciosa a favor de las ciencias del mar con objeto de que Francia pueda afrontar sus responsabilidades a escala europea e internacional

Esto supone promover:

-la investigación fundamental y aplicada, los enfoques científicos integrados interdisciplinares, la « investigación y el desarrollo », la formación y el apoyo a las políticas públicas prioritarias en materia de formación, investigación, innovación y desarrollo de las tecnologías;

-una gobernanza compartida del conocimiento y la experiencia entre científicos y profesionales del mar para construir en común los escenarios de evolución de los ecosistemas marinos en un contexto de cambio global.

Podrá preverse una actualización de la Estrategia nacional de investigación e innovación (SNRI) para disponer de medios de adquisición de datos sociales y económicos, en complemento de los trabajos de investigación biológicos, técnicos y geofísicos.

130.a. Comanditar al futuro Consejo Nacional del Archipiélago Francia organizar en su seno un debate sobre las orientaciones de la investigación en materia litoral y marina y de dar su opinión sobre este tema en dos años.

130.b. Organizar un Consejo nacional de investigación marina y litoral, encargado de establecer una agenda estratégica de la evolución de las investigaciones y las formaciones en los ámbitos marinos, marítimos, portuarios y litorales que garantizaría la coordinación de las iniciativas actuales (ciencias marinas, Red francesa de investigación costera, plataformas tecnológicas...).

130.c. Instituir en este marco un Consejo de Orientación de la Investigación y la Innovación para la Construcción y las Actividades Navales – CORICAN – como abanderado institucional de la I+D francesa relativa a los cinco tipos de marineros y como garante de la implementación de los proyectos estratégicos basada en una doble voluntad de competitividad, pero también de seguridad y mejora de las condiciones de trabajo a bordo.

131. Establecer un análisis y un dispositivo de seguimiento en materia de investigación/innovación/formación

131.a. Establecer un análisis de las capacidades existentes en investigación / formación, de las necesidades y las carencias

131.b. Disponer de indicadores nacionales, sobre los esfuerzos en investigación e innovación en el ámbito marino respecto al terrestre.

132. Mejorar los conocimientos: reforzar los medios de la investigación

132.a. Crear la « Alianza nacional para las Ciencias del Mar ».

132.b. Instaurar un programa de refuerzo de los presupuestos de investigación fundamental y acabada para las ciencias del mar y el litoral, movilizando el conjunto de herramientas y actores, incluida la Agencia Nacional de Investigación (ANR).

B.2 – Cooperación internacional y europea

133. Desarrollar la cooperación internacional y europea

133.a. Incrementar la acción internacional en relación con las autoridades de la ONU correspondientes a la par que se consolida la red de organizaciones de investigación.

133.b. Inscribir la comunidad científica marina francesa en las plataformas de expertos internacionales (p.e. la biodiversidad, Agencia Internacional de la energía IEAOES, comité técnico 114; convenios de los mares regionales).

133.c. Organizar la investigación europea en apoyo de la política marítima integrada:

- reforzar la cooperación entre los organismos de investigación europeos, en relación con la DG de Investigación, mejorar la coordinación y la sinergia entre los programas comunitarios por un lado y entre los programas comunitarios y nacionales por el otro;
- invitar a la DG de Investigación a trabajar con los organismos de investigación internacionales;
- apoyarse en los programas y presupuestos existentes movilizando los instrumentos apropiados del 7º programa marco de investigación y desarrollo tecnológico (PCRDT).

133.d. Promover un programa y un presupuesto europeo de investigación marítima y marina bajo la égida del próximo PCRDT.

133.e. Definir las prioridades a escala europea para orientar los esfuerzos de la investigación, en particular, de la investigación fundamental. Estas prioridades deberían organizarse, en particular, en torno a:

- el cambio climático;
- el conocimiento y los criterios de gestión de los ecosistemas;
- la evaluación de los recursos biológicos y minerales;
- la reducción del coste energético del transporte marítimo y mejora de la eficacia de la navegación en función de parámetros medioambientales;
- la evaluación de las existencias en materia de bienes culturales marítimos, con objeto de determinar un primer estado de la situación de estos recursos no renovables.

133.f. Identificar temas prioritarios de investigación a escala regional elegible en apoyo de Europa.

B.3 – Polos de competitividad y redes de polos de excelencia

134. Para permitir un desarrollo sostenible de la economía sobre el litoral y el mar, apoyarse en los polos de competitividad existentes

134.a. Apoyar los programas nacionales en los polos de competitividad mar organizados en regiones PACA y en Bretaña francesa, así como los demás polos, basándose en un funcionamiento en red y desarrollando sus relaciones con los actores atañidos del conjunto del litoral metropolitano, de los DOM-COM y del interior de las tierras.

134.b. Declinación a escala regional del proyecto para las ciencias del mar. En los territorios de ultramar, favorecer la alineación de los polos locales (p.e. Polo Mar, GIP) con los polos de competitividad mar de la metrópolis con objeto de reforzar los vínculos.

134.c. Reforzar el lugar, en los polos « mar », de las nuevas técnicas en cuestión de protección del litoral, el tratamiento de los desechos y la rehabilitación de los litorales, las técnicas de desmantelamiento naval...

134.d. Lanzar una licitación para un proyecto « Polo de excelencia, litoral y marítimo » para proporcionar un nuevo impulso a los proyectos territoriales que fomenten iniciativas e innovación.

135. En los territorios de ultramar, adaptar los medios de investigación y estudio al tamaño y la diversidad de los medios atañidos, respetando las competencias de las comunidades.

135.a. Hacer de los departamentos y las comunidades de ultramar, centros de referencia para el desarrollo sostenible del mar, creando polos experimentales de investigación, evaluación y explotación de los recursos, a condición de asesorar, controlar (en el terreno sanitario) y apoyar las iniciativas locales en cuestiones de pesca, acuicultura, piscicultura... Articular los medios de los centros científicos y técnicos de Ultramar en el corazón de los « polos », con objeto de que puedan participar en la exploración, el desarrollo y la valorización de los recursos genéticos locales, teniendo en cuenta la presencia variable en los TFOM de establecimientos científicos y técnicos y de la necesidad de articular entre ellos estas plataformas.

135.b. Reforzar en todos los territorios de ultramar, las acciones del IFREMER y los demás organismos de investigación.

135.c. Lanzar un « Kourou de la mer »: permitir que la Guyana sea el motor de un desarrollo sostenible para el conjunto de la plataforma continental amazónica, con la condición de inscribir este desarrollo en los contextos demográfico y climático que le son propios; prolongación del estudio prospectivo de la producción de biodiesel a partir de micro-algas; estudio y desarrollo, en los sectores cosmético y farmacéutico, de las moléculas fabricadas por las especies con objeto de adaptarse.

135.d. Reforzar la protección de los arrecifes de coral, en los territorios de ultramar: asignar más medios humanos y financieros a la iniciativa francesa para los Arrecifes de coral (IFRECOR) en Guadalupe para desarrollar acciones locales y transversales; proseguir la iniciativa para la gestión y la protección de los arrecifes de coral del Pacífico (CRISP) mediante un proyecto de programa regional de las zonas marinas protegidas en el Pacífico, con los Fondos mundiales para el medio ambiente; implicar a la Unión europea en el ICRI.

135.e. Incrementar la importancia de las problemáticas ultramarinas en la programación de los polos de competitividad Mar existentes. Promover estas actividades ejemplares de la iniciativa francesa para los corales (IFRECOR) como « vitrina » de nuevos tipos de experiencias en las regiones Asia-Pacífico, América e Indo-Pacífico.

135.f. Hacer de las Tierras australes y antárticas francesas (TAAF) un espacio de investigación y excelencia en materia de prácticas marítimas sostenibles.

B.4 – Temas de investigación

136. Desarrollar los programas y temas de investigación

136.a. Desarrollar programas nacionales de investigación, relacionados, en particular, con las temáticas emergentes:

- las biotecnologías azules, en el marco de los órganos que enmarcan estas actividades;
- las energías renovables;
- las construcciones navales;
- los efectos de la contaminación sobre los organismos marinos, directos sobre las capacidades fisiológicas de los venenos e indirectos sobre las cadenas trópicas; la taxonomía;
- la acidificación del océano vinculada al gas carbono de la atmósfera;
- la manutención, la organización de terminales para abrir las perspectivas de mejora de la seguridad, las condiciones de trabajo, el control de los riesgos industriales y la contaminación de los suelos costeros;
- las tecnologías de actividades respetuosas con el medio ambiente, para responder a la próxima implantación de una gestión integrada de los usos en mar y en el litoral con el objetivo de preservar los medios;
- y, en los ámbitos socioeconómicos dependiendo de un enfoque eco sistémico.

136.b. Lanzar un programa de investigación para diseñar el futuro buque « económico, operativo, seguro, limpio e inteligente » con el objetivo de ganar un 50% de consumo energético y reducir las emisiones de gas de efecto invernadero, el desarrollo de las energías renovables y una reducción de 50 % en el impacto medioambiental respecto a los demás buques. Reducir de 25 % las emisiones de gas de efecto invernadero por tonelada desembarcada en el horizonte de 2015 es un objetivo de este programa de investigación para los barcos pesqueros.

136.c. Dar más medios a los científicos, en el ámbito comunitario, para reforzar su contribución al proceso de definición de los TAC. En particular, la desherencia del conocimiento de las especies vivas (taxonomía, ecotoxicología...) debe corregirse rápidamente para que los peritajes indispensables sean llevados a cabo.

136.d. Organizar un plan de lucha contra la contaminación desarrollando la investigación pluridisciplinar. Delimitar las sustancias químicas en contacto con el mar, incluido desde tierra, catalogarlas y reglamentar estrictamente su uso.

136.e. Lanzar un programa internacional de ayuda a la mejora de los procesos de producción y tratamiento de los efluentes.

B.5 – Difusión de las innovaciones y compartir el conocimiento

137. Facilitas las experimentaciones y la difusión de las tecnologías

137.a. Definir las modalidades de la participación estatal y empresarial en la Investigación y Desarrollo e innovación marítima, tomando como referente lo existente para los transportes aéreos y terrestres, con el objetivo de favorecer los mecanismos de difusión de las tecnologías y las prácticas que permitan reducir el consumo energético en mar.

137.b. Crear un régimen particular simplificado para permitir las experimentaciones por tiempo limitado de sistemas cuya instalación deberá ser completamente reversible y el impacto medioambiental medido previamente.

137.c. En el ámbito nacional, disponer de un buque demostrador de las tecnologías innovadoras, que podría ser un buque multifunciones. Favorecer también a escala regional (fachadas Mediterránea, Atlántica, ultramar) los buques polivalentes, poniendo en común las funciones y tecnologías.

138. Biotecnologías marinas y propiedad industrial

138.a. Combatir la patentabilidad de los « vivo » pero permitir a las autoridades locales beneficiarse financieramente de la explotación de sus recursos.

138.b. Estudiar las disposiciones jurídicas que deben implementarse para que las regiones depositarias de un recurso genético utilizado a fines comerciales puedan sacar provecho en términos de actividades y desarrollo económico.

138.c. Implementar disposiciones a favor de las pymes con objeto de evitar una apropiación por parte de los grandes grupos, y favorecer así el anclaje local de las repercusiones de las biotecnologías.



ANEXO : PROPOSICIONES QUE PERMANECEN ENTRE CORCHETES O REGIONALES NO VALIDADAS

Mesa redonda n° 1

[Incluir en el precio de venta de los buques o en los cálculos de amortización el coste de su desmantelamiento].

Las proposiciones sobre la pesca que no hayan sido objeto de un consenso volverán a analizarse en el marco de las Conferencias de la Pesca.

[Generalización de la UEGC en 2015].

Guiar a las pesqueras francesas hacia un ecoetiquetado en base a los criterios de la FAO y los criterios sociales y medioambientales; asesorar en la creación de un proceso de calidad destinado a promover los productos de los pescadores franceses frente a los distribuidores [con un objetivo de 20% a finales de 2015].

Valorar mejor los productos de la pesca [poniendo fin al sistema de precios de retirada comunitarias]; [enmarcando los precios para compensar la bajada de las capturas]; exigiendo la trazabilidad mediante un etiquetado obligatorio en los productos que indique [la técnica de pesca]. Observación del ponente; el etiquetado sobre la procedencia por grandes zonas pesqueras ya es obligatorio.

El debate sobre la creación de una interprofesión tendrá lugar en el marco de las Conferencias de pesca.

[Etiquetado de tiburones: Indicar la palabra « tiburón » en los productos comercializados bajo diferentes nombres, dado que éstos pueden dar lugar a confusión y orientar a los consumidores bajo una falsa pista (como "pintarroja" o "tiburón cailón")].

[Adoptar una moratoria sobre la explotación de los recursos pesqueros de los montes submarinos mientras no se establezcan eventuales modos de explotación sostenible en estas zonas importantes].

[Identificar los sectores y períodos de desove de especies comerciales sensibles, elaborar medidas adecuadas para preservar estos desovadores en concertación con los profesionales].

[Prohibir la pesca de las angulas al borde del mar, con objeto de evitar la desaparición de las angulas en los ríos y afluentes].

[Tiburón cailón: Francia debe aplicar urgentemente el "TAC cero" recomendado por el CIEM para la pesca del tiburón cailón (prohibición de pesca definida ya vigente en Noruega y Suecia). La moratoria sobre este tipo de pesca, reclamada por los científicos, no es más que un reflejo de la gravedad de la situación: El tiburón cailón está clasificado por la 'UICN "en peligro crítico de extinción" en el Mediterráneo y en el Atlántico Noroeste (descenso de las poblaciones de 96 a 99,99% en el Mediterráneo) y "vulnerable" en el resto del mundo].

[Promover la prohibición a todos los buques con pabellón de estados no firmantes del Convenio Bunker Oil de acceder al Ártico y organizar un sistema de vigilancia apropiado; (salvo si se solicita a los Estados limítrofes con el Ártico que rechacen la entrada de los buques en sus puertos, parece malsano prohibir el paso a estos buques en aguas abiertas a la circulación internacional (principio de libertad de navegación)]. [Participar en la definición de reglas relativas a la explotación por parte de los transportes o la industria de las zonas polares liberadas de los casquetes glaciares]. Promover una moratoria en las zonas liberadas del hielo o en áreas marinas protegidas].

Reforzar el papel de la magistratura de trabajo de pesca en el Mediterráneo.

Mesa redonda nº 2

[Implantar incentivos fiscales para promover una acuicultura « limpia », lo mejor integrada posible (aumento de las ventajas fiscales en función del número de especies extractivas introducidas en el esquema de renta, reemprender las normas establecidas en el protocolo, acumulación de las ventajas en función del número de “buenas” medidas...) [Instaurar una fiscalidad que penalice y una legislación que responsabilice sobre los vertidos de aguas contaminadas] [Favorecer la creación de un centro de conservación del litoral en Polinesia Francesa].

[Llevar a buen término el proyecto del Centro caribeño del mar]

[Desarrollar la vocación marítima de las instancias existentes como la Secretaría permanente para la prevención de la contaminación industrial, la ASTRAPIE]

[Crear una Delegación interministerial para la cultura marítima (relaciones mar-cultura-educación)]

Mesa redonda nº 3

[Crear una Casa regional del Mar con la misión de animar un portal de informaciones compartidas].

Desarrollar el proyecto "apprends-moi ta mer" (enséñame tu mar): Intercambio de conocimientos sobre las respectivas especies marinas entre el ultramar y la metrópolis, creación de las clases de descubrimiento/clases de mar para los alumnos de ultramar.

[Integrar formaciones medioambientales – incluida la dimensión marina – obligatorias en las grandes escuelas, las formaciones superiores públicas y privadas]. [Proyecto de creación de un campus marítimo en Nantes Saint-Nazaire entre la Escuela central, la Escuela de la Marina mercante, la Escuela veterinaria, el IFREMER, etc.]

[Domiciliar las formaciones superiores en ciencias del Medio Ambiente (Universidad de las Antillas y de la Guyana (UAG) (Martinique)].

[En la Réunion, reforzar los medios de la Escuela Marítima y de la formación profesional dedicada a los oficios del mar].

