

FR

FR

FR



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 21.1.2009  
COM(2009) 10 final

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

**Communication et programme d'action en vue de créer un espace maritime européen  
sans barrières**

{COM(2009) 11 final}

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

**Communication et programme d'action en vue de créer un espace maritime européen  
sans barrières**

**(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

**1. INTRODUCTION**

L'activité de transport maritime est soumise à des procédures administratives compliquées, même lorsque les navires ne naviguent qu'entre des ports de l'UE (transport maritime intracommunautaire) et que le fret n'est composé que de marchandises en libre circulation («marchandises communautaires»). Il en résulte, pour l'activité de transport maritime intracommunautaire de marchandises, un coût lié à la conformité avec les prescriptions administratives qui en fait un mode moins attrayant sur le marché intérieur du transport de marchandises.

Ces procédures sont régies par un vaste ensemble de dispositions législatives, essentiellement communautaires, relevant des réglementations dans le domaine des douanes, des transports, vétérinaire et phytosanitaire, et prévoient des formalités pour les navires au départ ou à destination d'un port; la plupart des parties concernées considère qu'elles constituent un frein puissant à l'activité de transport maritime intracommunautaire.

Le transport terrestre n'est pas soumis à ce type de procédures administratives, c'est pourquoi nombre de parties intéressées en appellent à des mesures urgentes pour le secteur maritime.

Le Conseil, notamment, dans ses conclusions sur la promotion du transport maritime à courte distance (TMCD), le 11 décembre 2006, a souligné la nécessité d'encourager le recours à ce mode en simplifiant les procédures administratives. Il a réitéré cet appel dans ses conclusions relatives à la stratégie de Lisbonne le 12 février 2007. À la fin de 2006, le Comité économique et social européen a recommandé une nouvelle fois de mettre fin aux contrôles aux frontières intérieures pour le transport maritime.

Dans son examen à mi-parcours du livre blanc sur la politique des transports<sup>1</sup>, la Commission a annoncé la création d'un espace maritime européen sans barrières. La nécessité de mettre un terme aux désavantages que présente le transport maritime intracommunautaire par rapport à d'autres modes de transport a également été mise en avant dans la communication sur une politique maritime intégrée<sup>2</sup> («Livre bleu»).

---

<sup>1</sup> Communication de la Commission: «Pour une Europe en mouvement - Mobilité durable pour notre continent - Examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports publié en 2001 par la Commission européenne» - COM (2006) 314 du 22.6.2006.

<sup>2</sup> Communication: Une politique maritime intégrée pour l'Union européenne, COM (2007) 575final du 10.10.2007.

Cette idée est pleinement compatible avec la stratégie de la Commission pour une simplification législative au sein de l'Union européenne.

La Commission a également adopté une communication sur une politique européenne des ports<sup>3</sup> qui traite de goulets d'étranglement autres que ceux créés par les contraintes administratives.

## **2. OBJECTIF DE LA CREATION D'UN ESPACE MARITIME EUROPEEN SANS BARRIERES**

La création d'un espace maritime européen sans barrières répond à l'objectif d'étendre le marché intérieur au transport maritime intracommunautaire en supprimant ou en simplifiant les procédures administratives applicables à ce mode, le rendant ainsi plus attrayant, plus efficace et plus compétitif, tout en protégeant davantage l'environnement.

À cette fin, la Commission a défini un ensemble de mesures qui sont décrites dans la présente communication.

## **3. ROLE DU TRANSPORT MARITIME A COURTE DISTANCE DANS LA CHAINE DU TRANSPORT INTERMODAL DE MARCHANDISES**

### **3.1. Le transport maritime à courte distance favorise une mobilité durable et sûre**

La mondialisation et l'élargissement de l'UE ont entraîné une croissance importante du volume des activités de transport au cours des dernières décennies, engendrant des problèmes d'encombrement et de pression accrue sur l'environnement et la sécurité. Selon les prévisions, la demande de transport continuera à augmenter, c'est pourquoi il faudrait pouvoir tirer le meilleur parti de tous les modes, notamment le TMCD, qui est bien adapté à la géographie de l'Europe, avec son littoral étendu et donc favorable à ce mode.

Bien qu'il soit possible, de toute évidence, d'améliorer encore la situation, le TMCD peut être considéré comme le mode de transport le plus respectueux de l'environnement, car ses coûts externes sont faibles et son efficacité énergétique élevée.

En outre, le transport maritime est un mode comparativement sûr, et ses coûts d'infrastructure sont bien inférieurs à ceux du transport terrestre.

Un recours accru à ce mode pourrait aider la Communauté à atteindre ses objectifs post-Kyoto de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.

### **3.2. Solutions techniques pour simplifier les procédures administratives**

Un élément clé dans le sens d'une simplification est l'installation à bord des navires d'instruments de suivi du trafic maritime.

---

<sup>3</sup> Communication de la Commission - Communication sur une politique portuaire européenne, COM(2007) 616 final du 18 octobre 2007.

En vertu de la directive 2002/59/CE<sup>4</sup>, les navires, pour ce qui concerne pratiquement toutes les catégories, doivent obligatoirement être équipés d'un système d'identification automatique (Automatic Identification System: AIS). Des services de gestion du trafic maritime (VTS) et des systèmes d'information et de gestion du trafic maritime (VTMIS), qui utilisent les informations fournies par l'AIS, les radars côtiers et les radiocommunications, sont déployés pour surveiller le trafic dans des régions déterminées.

En 2006, l'UE a adopté des amendements à la convention SOLAS de l'OMI en vue de rendre obligatoire, à partir de janvier 2009, le système d'identification et de suivi des navires à grande distance (LRIT) pour les navires de 300 tonneaux de jauge brute ou plus.

Grâce à ces systèmes, il sera possible de créer une base plus solide pour l'introduction d'une approche «transports maritimes en ligne» pour les marchandises et pour la navigation qui, à son tour, permettra d'accroître la compétitivité du secteur et d'apporter des solutions de remplacement aux contrôles administratifs et aux vérifications documentaires actuellement mis en œuvre. Dans ce contexte, le développement d'un système intégré de surveillance maritime en vue de suivre les mouvements des navires en mer améliorera encore la surveillance du trafic maritime.

#### **4. ÉTUDE DES MESURES ENVISAGEABLES POUR AMÉLIORER LE MARCHÉ INTÉRIEUR DU TRANSPORT MARITIME À COURTE DISTANCE**

##### **4.1. Consultation des parties intéressées**

À l'occasion de cette consultation, et en liaison avec la consultation sur une politique maritime intégrée lancée en juin 2006, les parties concernées ont fait part de leurs observations sur l'espace maritime européen sans barrières. En octobre 2007 a été lancée une consultation publique en ligne intitulée: «Consultation sur un espace maritime européen sans barrières en vue de renforcer le marché intérieur des transports maritimes intracommunautaires».

Le concept a été présenté aux points focaux nationaux pour les TMCD, en décembre 2007, aux directeurs chargés des transports maritimes en avril 2008 et lors de séminaires organisés en mars 2007 et avril 2008, et il a à chaque fois suscité des réactions favorables.

Des séminaires en présence des parties concernées y ont été consacrés en mars 2007 et avril 2008 à Bruxelles et Anvers et, en octobre 2007, un groupe de référence pour les parties concernées, constitués d'experts de l'industrie et de l'administration, a été mis en place avec pour mission de présenter des propositions et de suivre le déroulement de l'étude relative à l'analyse d'impact.

Ci-dessous sont détaillés plusieurs points qui ont été soulevés dans le cadre de la consultation des parties concernées.

---

<sup>4</sup> Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (JO L 208 du 5.8.2002, p. 10).

## 4.2. Principales contraintes administratives

De l'avis des parties concernées, les procédures administratives imposées au transport maritime sont souvent d'une complexité inutile, superflues et variables d'un État membre ou d'un port à l'autre. Ces procédures ont pour effet de ralentir les opérations pour les navires à l'arrivée et au départ des ports, d'augmenter les coûts et de retarder les opérations de chargement et de déchargement.

En effet, les ports maritimes de la Communauté étant des composantes de la frontière extérieure de l'UE, les navires qui y font escale doivent se plier à toute une série de procédures administratives au départ et à l'arrivée, qui relèvent d'un large ensemble de législations communautaires et internationales dans les domaines des douanes, de la fiscalité, du contrôle aux frontières, du commerce, des statistiques, de l'environnement, de la gestion des déchets, des contrôles vétérinaires et phytosanitaires, de la santé, des transports, de la sûreté et de la sécurité (cf. la liste de l'annexe A du rapport d'analyse d'impact). Ces règles ne sont pas toujours correctement harmonisées, ce qui occasionne des retards, des redondances et des coûts administratifs excessifs.

Les autorités portuaires ou douanières peuvent bloquer les opérations de chargement et déchargement tant que les formalités relatives au signalement du navire ne sont pas terminées. Dans certains ports, les horaires de fermeture des bureaux des douanes peuvent engendrer des retards dans le traitement des informations.

Les parties concernées ont signalé des problèmes liés à des pratiques divergentes en fonction du mode de gestion de l'opérateur dans le port de chargement. Ainsi, dans certains États membres, l'original de certains formulaires douaniers doit être remis au bureau des douanes, qui est parfois situé loin des quais ce qui, ajouté aux contraintes liées aux horaires d'ouverture, peut entraîner des problèmes logistiques. Il arrive que le déchargement d'un navire ne soit autorisé que lorsque toutes les formalités documentaires ont été achevées, ce qui peut prendre une demi-journée.

À ces problèmes s'ajoutent d'autres blocages de nature administrative, qui sont traités dans la communication:

- Le transport de marchandises dangereuses par mer est limité, onéreux et compliqué en raison des redondances entre différentes dispositions législatives techniques; en conséquence, le mode maritime est souvent écarté au profit du mode terrestre.
- La langue constitue un autre obstacle important dans certains ports, où les autorités refusent les manifestes et les certificats du navire rédigés dans une autre langue que la leur.
- Les services de pilotage peuvent être une source de problèmes sérieux. Les navires utilisés pour les TMCD font régulièrement escale dans les mêmes ports, dont les caractéristiques physiques sont alors bien connues des capitaines. Dans de nombreux cas néanmoins, l'assistance d'un pilote du port est obligatoire. Si certains pays proposent une exemption de l'obligation de pilotage, elle est souvent soumise à des conditions qui rendent son obtention difficile.

- Les manifestes électroniques ne sont pas acceptés dans tous les ports de l'UE. Seuls 55 % des ports utilisent des systèmes électroniques pour le traitement des informations relatives aux navires et aux cargaisons, le fax et le téléphone étant toujours couramment utilisés.
- Quelques États membres seulement ont mis en place un système de guichet unique. Le lien entre le réseau SafeSeaNet et les réseaux portuaires est très ténu et, bien souvent, l'échange de données se fait à la demande des autorités nationales. L'échange électronique de messages entre les ports est quasiment nul.

Les coûts induits par ces procédures administratives ont été estimés (cf. le rapport d'analyse d'impact).

## 5. PROGRAMME D'ACTION

La Commission présente un ensemble de mesures en vue d'étendre le marché intérieur au transport maritime et de créer un espace maritime européen sans barrières; ces mesures comprennent des dispositions législatives, des mesures nécessitant un travail supplémentaire de préparation et qui seront donc proposées ultérieurement, et des recommandations aux États membres. L'analyse de l'impact de ces mesures a été effectuée et le rapport ad hoc peut être consulté sur le site internet de la Commission européenne.

### 5.1. Mesures à court terme au niveau de l'UE

#### 5.1.1. *Simplification des formalités douanières pour les navires effectuant des liaisons entre des ports de l'UE*

L'objectif de la création d'un espace maritime européen sans barrières est d'améliorer l'efficacité du transport maritime en supprimant les formalités administratives pour les marchandises en libre circulation (marchandises communautaires): à leur arrivée dans un port de l'UE, les navires en provenance d'autres ports de l'UE et transportant des marchandises communautaires n'auraient pas à présenter de justificatifs de leur origine communautaire. Ceci constituerait un progrès supplémentaire important vers l'achèvement du marché intérieur.

Au début 2009, la Commission proposera de modifier le règlement qui fixe certaines dispositions d'application du code des douanes communautaire<sup>5</sup> afin d'introduire la notion de présomption de l'origine communautaire pour les marchandises transportées entre des ports de l'UE, de façon qu'il ne soit pas exigé de document attestant de leur statut douanier communautaire.

La présomption de l'origine communautaire s'appliquera aux marchandises qui ont été acheminées par mer entre des ports situés sur le territoire communautaire à bord de navires qui ne font pas route vers, ni ne partent de, ni ne font escale dans un port en dehors de ce territoire ou dans une zone franche de type de contrôle I

---

<sup>5</sup> Règlement (CEE) n° 2454/93 de la Commission fixant certaines dispositions d'application du règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil établissant le code des douanes communautaire (JO L 302 du 19.10.1992, p. 1).

(conformément aux dispositions d'application du code des douanes communautaire), sous réserve que ces marchandises soient transportées sous couvert d'un document de transport unique établi dans un État membre. Les marchandises non communautaires transportées à bord de ces navires seront soumises à une procédure de transit.

La présomption qui ne s'applique, à l'heure actuelle, qu'aux navires reliant des ports du territoire douanier communautaire qui disposent d'une autorisation préalable des douanes – dite autorisation de «services réguliers de transport maritime agréés» - peut donc être supprimée.

La Commission proposera que les nouvelles règles entrent en vigueur en 2010. De l'avis de la Commission, modifier le règlement qui fixe des dispositions d'application du code des douanes communautaire est un moyen rapide d'accomplir l'un des principaux objectifs de l'espace maritime européen sans barrières, qui est de réduire notablement la charge administrative qui pèse sur l'activité de transport maritime intracommunautaire sans engendrer d'effets défavorables pour d'autres catégories de transport maritime de marchandises tierces. Ces effets viendront s'ajouter aux bénéfices attendus de la modernisation du code des douanes et à l'informatisation des procédures douanières («e-Customs») en termes de diminution des contraintes administratives qui pèsent sur les transports.

#### 5.1.2. *Lignes directrices pour l'accélération des contrôles documentaires concernant les produits animaux et végétaux transportés entre des ports de l'UE*

Les produits animaux et les animaux vivants d'origine communautaire sont soumis à des contrôles documentaires lorsqu'ils sont déchargés dans des ports comportant un poste d'inspection frontalier et lorsqu'ils sont transportés par un service maritime qui n'est pas une ligne régulière et directe entre deux ports de l'UE. Ces contrôles ont pour but d'éviter que des marchandises provenant de pays tiers soient présentées, intentionnellement ou non, comme des marchandises communautaires, exposant ainsi la Communauté à des risques importants en matière de santé publique et animale.

En établissant des lignes directrices spécifiques, la Commission améliorera l'efficacité et accélérera le dédouanement des produits animaux et végétaux dans le cadre du transport maritime intracommunautaire, comme le prévoit la directive 89/662/CEE du Conseil relative aux contrôles vétérinaires<sup>6</sup>, la directive 90/425/CEE du Conseil relative aux contrôles vétérinaires et zootechniques<sup>7</sup> et la directive 2000/29/CE du Conseil concernant les mesures de protection contre l'introduction dans la Communauté d'organismes nuisibles aux végétaux ou aux produits végétaux<sup>8</sup>. Il devrait être possible de faire jouer des synergies dans les contrôles, en particulier les contrôles documentaires, qui sont exigés avant que ce type de marchandises

---

<sup>6</sup> Directive 89/662/CEE du Conseil du 11 décembre 1989 relative aux contrôles vétérinaires applicables dans les échanges intracommunautaires dans la perspective de la réalisation du marché intérieur (JO L 395 du 30.12.1989, p. 13).

<sup>7</sup> Directive 90/425/CEE du Conseil du 26 juin 1990 relative aux contrôles vétérinaires et zootechniques applicables dans les échanges intracommunautaires de certains animaux vivants et produits dans la perspective de la réalisation du marché intérieur (JO L 224 du 18.8.1990, p. 29).

<sup>8</sup> Directive 2000/29/CE du Conseil du 8 mai 2000 concernant les mesures de protection contre l'introduction dans la Communauté d'organismes nuisibles aux végétaux ou aux produits végétaux et contre leur propagation à l'intérieur de la Communauté (JO L 169 du 10.7.2000, p. 1).

puisse être dédouané dans les ports communautaires. De nombreuses parties concernées ont constaté que des redondances dans ces contrôles génèrent des retards et un accroissement des coûts de dédouanement. De la même manière, des éléments montrent que les meilleures pratiques adoptées par certains ports permettent de rendre les contrôles plus efficaces sans compromettre la sécurité. Ces meilleures pratiques seront introduites dans les lignes directrices relatives aux procédures applicables aux produits animaux et végétaux transportés par mer. Les lignes directrices clarifieront notamment les procédures applicables aux produits animaux et aux animaux vivants d'origine communautaire dans le cas où le navire arrive dans un port doté d'un poste d'inspection frontalier et les procédures applicables aux produits animaux et aux animaux vivants d'origine non communautaire. Elles porteront également sur les marchandises transportées sous couvert d'une procédure de transit, les marchandises transbordées ou les marchandises qui sont directement importées. Elles favoriseront une approche commune, clarifieront la notion de services réguliers et encourageront l'utilisation de la transmission électronique de données, ainsi qu'une coordination renforcée avec les services douaniers.

La Commission entamera immédiatement les discussions avec les États membres en vue d'obtenir un accord sur ces lignes directrices en 2009. Des modifications pourront également être envisagées, s'il y a lieu, dans le cadre du réexamen actuel des procédures communautaires d'importation de produits animaux et d'animaux vivants.

#### 5.1.3. *Harmonisation des documents exigés en vertu de législations différentes*

Une autre mesure en vue de simplifier les procédures administratives consistera à clarifier l'utilisation des formulaires uniformisés de la convention FAL de l'OMI au moyen d'une proposition de directive du Parlement européen et du Conseil remplaçant la directive 2002/6/CE concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres de la Communauté<sup>9</sup>. La proposition requerra l'utilisation de systèmes de transmission électronique de données pour l'échange d'informations et les documents papiers seront abandonnés au plus tard en 2013. Elle ouvrira la voie vers la mise en place de guichets uniques qui traiteront toutes les procédures administratives de manière coordonnée entre les différentes entités en utilisant la transmission électronique de données.

En outre, les redondances entre les directives 95/21/CE<sup>10</sup>, 2000/59/CE<sup>11</sup>, 2002/59/CE et le règlement (CE) n° 725/2004<sup>12</sup> seront supprimées et une même information sera

---

<sup>9</sup> Directive 2002/6/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 février 2002 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres de la Communauté, JO L 67 du 9.3.2002, p. 31.

<sup>10</sup> Directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port) (JO L 157 du 7.7.1995, p. 1).

<sup>11</sup> Directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison (JO L 332 du 28.12.2000, p. 81).

<sup>12</sup> Règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires (JO L 129 du 29.4.2004, p. 6).

conservée sous une forme uniformisée. L'avantage d'une telle mesure sera d'accélérer les procédures administratives en mettant en place un cadre dans lequel les transporteurs et les agents chargés des formalités documentaires ne devront effectuer ces formalités qu'une seule fois.

## **5.2. Mesures à moyen terme au niveau de l'UE**

Outre les mesures à court terme exposées ci-dessus, la Commission commencera en 2009 à travailler en collaboration avec les parties concernées sur les mesures de facilitation décrites ci-dessous, en vue de présenter des solutions en 2010.

### **5.2.1. *Simplification des formalités administratives pour les navires reliant des ports de l'UE mais faisant escale dans un pays tiers ou dans une zone franche***

À moyen terme, la Commission a déjà prévu de faciliter les formalités applicables au TMCD et aux Autoroutes de la mer pour les navires faisant escale dans un port d'un pays tiers ou d'une zone franche, en développant des moyens électroniques permettant d'identifier les marchandises communautaires transportées à bord de ces navires et régies par le Code des douanes modernisé, et en créant un guichet unique. Grâce à ces mesures, la Commission réduira encore les coûts supportés par les opérateurs économiques qui font entrer des marchandises communautaires dans la Communauté.

### **5.2.2. *Amélioration de la transmission électronique de données***

Dans le programme d'action joint à son Livre blanc sur la politique des transports, de 2006, la Commission a annoncé qu'elle proposerait des mesures visant à mettre en place des systèmes «e-maritime». En effet, parallèlement à la directive 2002/59/CE, qui constitue la base juridique pour l'harmonisation des VTMS et le partage des informations entre les États membres, plusieurs systèmes d'informations portuaires communautaires sont actuellement en place ou sur le point d'être mis en œuvre dans l'Union européenne. Chacun répond à un objectif différent.

Il existe en outre plusieurs réseaux de partage d'informations sur le trafic maritime entre les États membres. Il est donc nécessaire d'intégrer ces réseaux, y compris le réseau SafeSeaNet, au niveau de l'UE. L'intégration des systèmes de surveillance maritime améliorera grandement le suivi des navires et du trafic.

Cela permettra d'alléger les procédures administratives et les procédures douanières dans les ports pour les navires qui arrivent ou qui partent. En effet, les autorités douanières devraient utiliser les systèmes électroniques «e-maritime», qui devraient être pleinement compatibles avec les systèmes de douane électronique («e-Customs») mis en place par la décision n° 70/2008/CE<sup>13</sup>.

La création d'un flux continu de documents de transport, qui est l'objectif du projet de fret électronique «e-freight», stimulera en définitive la capacité du TMCD d'être compétitif dans la chaîne de transport porte-à-porte.

---

<sup>13</sup> Décision n° 70/2008/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2008 relative à un environnement sans support papier pour la douane et le commerce.

### 5.2.3. *Guichet administratif unique*

La Commission prépare des mesures en vue de mettre en place des «guichets uniques nationaux». Un guichet unique est un système qui permet aux opérateurs de fournir à un seul organisme toutes les informations requises en vertu des réglementations applicables en matière d'importation et d'exportation.

Actuellement, l'exécution des procédures administratives impose aux navires de traiter avec plusieurs intervenants portuaires. Cet état de fait a une incidence notable sur les coûts, la vitesse de traitement des marchandises et la fiabilité globale du système. Créer un guichet unique qui s'occuperait de toutes les formalités administratives aurait des effets grandement bénéfiques. Les documents administratifs seraient en effet traités électroniquement ou de manière coordonnée entre les différents organismes.

La décision n° 70/2008/CE a constitué une première étape en introduisant un guichet unique pour les formalités applicables aux marchandises. Des mesures de mise en œuvre et des mesures visant à garantir que toutes les informations requises par les autorités portuaires sont communiquées une seule fois seront définies en collaboration avec différentes parties prenantes.

Cette mesure sera conjuguée à celle relative au système électronique de transmission des données, selon laquelle les informations seront, autant que possible, échangées dans un format électronique entre les navires et les autorités.

### 5.2.4. *Simplification des règles relatives au transport de marchandises dangereuses par mer*

Les réglementations relatives au transport de marchandises dangereuses sont plus strictes pour le transport par mer que pour le mode routier. Le code IMDG<sup>14</sup> et la directive 2002/59/CE contiennent des dispositions qui s'appliquent spécifiquement au transport de marchandises dangereuses; elles prévoient ainsi une procédure spéciale qui implique que des notifications et des déclarations soient faites longtemps à l'avance et qui est plus stricte que celle applicable au transport routier.

Une solution consisterait à simplifier les réglementations relatives aux marchandises dangereuses pour les navires rouliers transportant des poids lourds qui satisfont aux dispositions de la directive 94/55/CE du Conseil<sup>15</sup> ou aux règles ADR<sup>16</sup>.

Une fois autorisé, il ne serait plus nécessaire de respecter à la lettre les procédures compliquées prévues par le code IMDG et par les réglementations nationales. Les autorités maritimes accepteraient les certificats ADR délivrés aux poids lourds.

---

<sup>14</sup> Code maritime international pour le transport des marchandises dangereuses (ou code IMDG pour International Maritime Dangerous Goods Code), adopté en 1960 par l'Organisation maritime internationale.

<sup>15</sup> Directive 94/55/EC du Conseil du 21 novembre 1994 relative au rapprochement des législations des États membres concernant le transport des marchandises dangereuses par route (JO L 319 du 12.12.1994, p. 7).

<sup>16</sup> Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) du 30 septembre 1957.

Les règles générales relatives au transport, à l'arrimage et à la séparation des marchandises dangereuses continueraient de s'appliquer conformément au code IMDG, mais les dispositions du code ADR devraient pouvoir être étendues à certains types et certaines quantités de marchandises dangereuses à bord.

La Commission prévoit de consulter les parties jouant un rôle dans le transport de marchandises dangereuses, quel que soit le mode de transport, dans l'objectif de présenter une proposition portant harmonisation et simplification des règles, ou d'inviter les États membres à adopter des accords régionaux similaires au protocole d'accord déjà approuvé par les pays riverains de la mer Baltique. La simplification proposée n'altérerait pas le niveau de sécurité et de sûreté.

### **5.3. Recommandation aux États membres**

#### **5.3.1. *Coordination des inspections administratives afin de raccourcir les périodes d'immobilisation***

Une autre mesure consiste à organiser, s'il y a lieu, des inspections uniques («one-shot») c'est-à-dire que les autorités qui doivent monter à bord d'un navire lorsqu'il est à quai à des fins de contrôles (dans un but de protection de la santé, de sûreté, de protection de l'environnement, vétérinaire, phytosanitaire, etc.) les effectueront en même temps, de manière coordonnée. Cela permettra de réduire les retards et de raccourcir les périodes d'immobilisation des navires. Les États membres devraient encourager les autorités portuaires à programmer ensemble leurs inspections, de manière à en réduire les incidences économiques négatives sur le TMCD, sans altérer la qualité des contrôles.

#### **5.3.2. *Faciliter la communication entre administrations***

Les conditions liées à la langue imposées par un pays constituent souvent un frein au développement d'un réseau de TMCD. Certaines régions ont résolu les problèmes de communication en acceptant d'utiliser une langue du voisinage ou l'anglais.

Les États membres sont incités à étudier dans quelle mesure il serait possible d'utiliser une langue choisie d'un commun accord ou l'anglais comme deuxième langue pour toutes les procédures administratives et documentaires liées au transport maritime.

Les dispositions du chapitre V, règle 14, paragraphe 4, de la convention SOLAS (visées dans la directive 2001/25/CE concernant le niveau minimal de formation des gens de mer) devraient être renforcées, étant donné que les États membres sont signataires de la convention SOLAS. Concrètement, cela permettrait aux personnels portuaires (agents des douanes, personnel de l'autorité du port, inspecteurs sanitaires, etc.) d'utiliser une langue commune pour communiquer efficacement avec les équipages des navires.

#### **5.3.3. *Délivrance d'un certificat de dispense de pilotage (PEC)***

Les États membres sont invités à mettre en place un cadre réglementaire qui faciliterait l'octroi de dispenses de pilotage.

Un tel cadre permettrait aux capitaines de navires d'obtenir des dispenses de pilotage même lorsqu'ils ne parlent pas la langue du pays. La solution consisterait à simplifier les règles en vigueur, pour permettre à tous les transporteurs qui exploitent des services maritimes fréquents de demander plus facilement une dispense de pilotage.

Les conditions requises pour l'obtention d'une dispense de pilotage devraient être raisonnables et ne pas comporter d'éléments protectionnistes. Le capitaine ne devrait pas être obligé de fournir des justificatifs de toutes les qualifications et examens ayant permis l'obtention d'une dispense de pilotage lorsqu'un changement intervient dans les caractéristiques du service.

La mesure entraînerait une baisse des coûts pour les exploitants de services de TMCD et un raccourcissement des durées d'immobilisation des navires dans les ports. Pour donner effet à cette recommandation, des mesures devront être prises au niveau national et coordonnées entre les autorités nationales.

#### 5.3.4. *Rationalisation des flux et des espaces dans les ports*

Une autre mesure qu'il est recommandé de prendre est la séparation physique des zones portuaires réservées, pour le TMCD, au trafic conteneurisé, d'une part et au trafic roulier, d'autre part. Cette mesure présenterait l'avantage de rationaliser la gestion du trafic portuaire et de diminuer le nombre de jours de planche des navires dans les ports.

Il pourrait en résulter une augmentation des coûts d'infrastructures, mais cette mesure présente néanmoins des avantages. Elle pourrait notamment résoudre le problème de la priorité accordée aux navires hauturiers et permettre aux navires offrant des services de TMCD d'optimiser et d'accélérer leurs rotations.

## 6. AUTRES ACTIONS

### 6.1. **Mécanisme visant à améliorer la coordination générale des services administratifs à tous les niveaux**

Une cause première de coûts injustifiés et d'inefficacité dans le secteur du transport maritime serait, selon les informations recueillies, un manque de coordination des opérations portuaires entre les différents services administratifs et exploitants au niveau des ports (autorités portuaires, exploitants de terminaux portuaires, bureaux des douanes, services de protection de la santé, agents chargés des inspections et des contrôles phytosanitaires et vétérinaires, consignataires, capitaines), ainsi qu'aux niveaux national et international.

Les États membres devraient inciter les autorités locales à renforcer la coordination des opérations pour faire en sorte que la succession des formalités administratives ne provoque pas de retards injustifiés.

Toutes les parties concernées devraient être associées à ce programme d'action, qui doit viser à diminuer la charge administrative pour les entreprises de TMCD, et prévoir les formations nécessaires pour l'utilisation d'outils de communication communs et modernes.

À l'échelon européen, le groupe de points de contact nationaux pour les TMCD<sup>17</sup> devrait mettre en avant le lien nécessaire entre les États membres et les ports, signaler les problèmes persistants et proposer des solutions. La Commission devrait œuvrer à mettre en place la coopération et les flux d'informations nécessaires entre les groupes d'experts qui dépendent d'elle, sur des questions précises (transports, environnement, douanes, contrôles aux frontières, santé, etc.)

## **6.2. Suivi et rapports**

Les actions à court terme devraient être mises en œuvre en 2010 et les actions à moyen terme en 2013. Les effets des mesures en termes de répartition entre modes devraient pouvoir être mesurés pendant l'année suivant la mise en œuvre.

La Commission suivra les progrès accomplis dans la création de l'espace maritime européen sans barrières et sera attentive à tout problème qui surviendrait pendant la phase de mise en œuvre. Elle veillera à ce que des mesures correctives soient prises s'il y a lieu.

Dans son rapport régulier sur le transport maritime à courte distance prévu pour 2012, la Commission fera en sorte d'inclure un rapport sur les mesures énoncées dans la présente communication, qui reprendrait les informations contenues dans les rapports des États membres relatifs à l'entrée en vigueur des mesures législatives ou autres qu'elle préconise dans la présente communication.

---

<sup>17</sup>

Groupe des points de contact pour le transport maritime à courte distance et les autoroutes de la mer. Ce groupe, mis en place par la Commission européenne, comprend des experts des États membres et des pays candidats, ainsi que des représentants des centres de promotion du transport maritime à courte distance et du forum des industries maritimes.

## 7. CONCLUSION

En créant un espace maritime européen sans barrières, la Commission entend stimuler l'efficacité générale de l'activité de transport maritime intracommunautaire en supprimant les principaux obstacles administratifs qui freinent le développement du TMCD. Ce mode jouera un rôle essentiel dans l'accomplissement des engagements pris par l'UE dans le domaine environnemental et énergétique grâce à la mise en place de conditions de concurrence équitables avec le mode routier. La création de cet espace fait partie d'une stratégie englobant les projets relatifs aux autoroutes de la mer et aux nouveaux services de TMCD prévus dans le programme Marco Polo et les projets du RTE-T, qui vise à rendre plus transparent le système des redevances portuaires, à accroître l'efficacité du mode ferroviaire et des liaisons fluviales avec l'arrière-pays et à diminuer les incidences sur l'environnement des activités portuaires et maritimes. Le TMCD peut également aider à conserver le savoir-faire de l'UE dans le domaine maritime en général et à maintenir sa position d'acteur incontournable de l'économie mondiale.