

Avis du Comité des régions sur:

- la «**Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil — Améliorer la qualité des services dans les ports maritimes: un élément déterminant du système de transport en Europe et Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant l'accès au marché des services portuaires**»,
- le «**Document de travail des services de la Commission européenne sur les pratiques de financement public et de tarification dans le secteur des ports maritimes communautaires (sur la base des informations fournies par les États membres)**», et
- la «**Proposition de Directive du Parlement européen et du Conseil concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et à la sortie des ports communautaires**»

(2002/C 19/02)

LE COMITÉ DES RÉGIONS,

vu la Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil «Améliorer la qualité des services dans les ports maritimes: un élément déterminant du système de transport en Europe» et la «Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant l'accès au marché des services portuaires» (COM(2001) 35 fin — 2001/0047 COD); le Document de travail des services de la Commission européenne sur les pratiques de financement public et de tarification dans le secteur des ports maritimes communautaires (sur la base des informations fournies par les États membres) (SEC(2001) 234) et la «Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et à la sortie des ports communautaires» (COM(2001) 46 final — 2001/0026 COD) ⁽¹⁾;

vu les décisions du Conseil des 26 février et 13 mars 2001 de le consulter, conformément aux dispositions des articles 265, paragraphe 1, et 80 du Traité établissant la Communauté européenne;

vu la décision de son Bureau en date du 13 juin 2000 d'attribuer l'élaboration de l'avis à la commission 3 «Réseaux transeuropéens, transports, société de l'information»;

vu la décision 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport;

vu la directive 2000/52/CE relative à la transparence des relations financières entre les États membres et les entreprises publiques;

vu la directive 98/41/CE relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports d'États membres de la Communauté;

vu le projet d'avis adopté par la commission 3 en date du 4 juillet 2001 (CdR 161/2001 rév.) (rapporteur: M. Lamberti, I/PSE);

considérant l'importance que revêt dès à présent le transport maritime au sein de la Communauté et la nécessité de le développer davantage afin de créer un réseau efficace de transport intermodal et offrant une alternative au trafic terrestre;

considérant que les ports revêtent une importance fondamentale pour la mise en oeuvre de ce qui figure au point précédent et donc la nécessité d'intervenir à l'échelon communautaire pour introduire des règles qui, tout en respectant le principe de subsidiarité, offrent un cadre réglementaire de nature à garantir le respect des principes de concurrence et des libertés fondamentales ancrés dans le Traité de l'Union et afin de rendre plus efficaces les mesures actuellement en vigueur dans les ports;

compte tenu de l'importance que revêt le développement des ports pour les régions côtières et pour les collectivités locales dans la mesure où il peut influencer sensiblement le développement économique global de la collectivité,

a adopté, lors de sa 40^e session plénière des 19 et 20 septembre 2001 (séance du 20 septembre) l'avis suivant à l'unanimité.

⁽¹⁾ JO C 180 E du 26.6.2001, p. 85.

1. Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et à la sortie des ports communautaires

Le Comité des régions

1.1. souscrit intégralement aux finalités poursuivies par la directive, qui vise à encourager le transport maritime à courte distance par la simplification des formalités déclaratives contenues dans les formulaires à remplir par les navires à l'entrée et à la sortie d'un port;

1.2. souscrit dès lors à la nécessité que les États membres reconnaissent les formulaires normalisés (prévus par la Convention FAL de l'OMI):

- Formulaire FAL de l'OMI n° 1: «Déclaration générale», contenant les informations relatives aux navires;
- Formulaire FAL de l'OMI n° 3: «Déclaration des provisions à bord»;
- Formulaire FAL de l'OMI n° 4: «Déclaration des effets personnels de l'équipage»;
- Formulaire FAL de l'OMI n° 5: «Liste de l'équipage», contenant les informations relatives au nombre et à la composition de l'équipage;
- Formulaire FAL de l'OMI n° 6: «Liste des passagers», dans le cas des navires certifiés pour les transports de 12 passagers ou moins;

1.3. partage le point de vue selon lequel il est inopportun de proposer l'utilisation de deux des formulaires FAL de l'OMI, à savoir les:

- Formulaire FAL de l'OMI n° 2: «Déclaration de cargaison», l'ajout de ce formulaire risquant de compliquer l'administration des transports maritimes plutôt que de la faciliter, dans la mesure où les renseignements requis dans ce formulaire figurent déjà dans les «manifestes de chargement» utilisés par les navires dans un but commercial et administratif;
- Formulaire FAL de l'OMI n° 6, dans le cas des navires certifiés pour le transport de 12 passagers ou moins, dans la mesure où la réglementation établie par la directive 98/41/CE exige des renseignements plus détaillés (comme par exemple le besoin particulier de soins ou d'assistance) qui ne sont pas prévus dans le formulaire OMI en question et sont destinés à la sauvegarde de la vie en mer;

1.4. approuve les spécificités techniques prévues pour les formulaires et souscrit à la nécessité d'exiger des autorités chargées des contrôles qu'elles reconnaissent la validité des renseignements communiqués sur tout support lisible, même si la transmission a été réalisée à l'aide de techniques de traitement automatique des données;

1.5. est d'accord avec la procédure prévue pour les éventuelles modifications des annexes et des références aux instruments de l'OMI adoptées conformément à la procédure visée à l'article 5;

1.6. estime opportun que le délai prévu à l'article 7 pour l'harmonisation des législations nationales par les États membres soit fixé dans l'année suivant la date d'adoption de la directive.

2. Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant l'accès au marché des services portuaires

Le Comité des régions

2.1. convient de continuer à élaborer la politique portuaire en partant de considérations de politique industrielle et de politique des transports et en pensant davantage en termes commerciaux et en termes d'entreprise. Il faut éliminer les barrières à l'entrée et les monopoles de nature privée ou publique qui concernent, par exemple, le pilotage, le remorquage, l'amarrage et la manutention;

2.2. estime opportun de préciser que le champ d'application de la directive s'étend également aux services portuaires typiques qui, bien que situés à proximité des embouchures de fleuves, sont reconnus comme ports maritimes;

2.3. estime opportun de mieux préciser les notions figurant à l'article 6, paragraphe 5, compte tenu du fait que la directive demande explicitement aux États membres de garantir l'application de leur législation sociale;

2.4. concernant la limitation imposée au nombre de fournisseurs de services (article 7), estime que l'on pourra améliorer l'efficacité, la transparence et le libre accès au marché de services portuaires non pas tellement en supprimant les limitations mais plutôt en garantissant l'accès au marché aux fournisseurs potentiels de services par l'application de procédures d'adjudication conformes aux principes contenus dans le droit communautaire.

Il estime en outre que la disposition suivant laquelle les autorités compétentes pourront autoriser au moins deux fournisseurs de services pour chaque catégorie de fret sera difficile à appliquer et incompatible avec certains types de trafic; cela, eu égard au fait qu'une telle disposition se heurte non seulement à des contraintes d'espace ou de capacité disponible — prévues en tant que conditions pour appliquer des limitations à la prestation des services —, mais aussi à des contraintes liées à l'efficacité économique, aux dimensions du marché et à la survie économique des entreprises. Le champ d'application des services techniques nautiques doit être étendu aux voies maritimes et fluviales d'accès aux ports. La directive doit également prévoir la possibilité de regrouper dans les procédures d'adjudication les services de pilotage portuaires, maritimes et/ou fluviaux. Par ailleurs, il convient d'évaluer attentivement les problèmes liés à la sécurité si l'on veut introduire des prescriptions pour les services techniques nautiques (en référence surtout au pilotage), lesquels sont des services généraux quoique présentant des caractéristiques tout à fait spécifiques également en termes de compétences. C'est précisément par souci de garantir la sécurité des ports que le Comité des régions estime opportun d'exclure l'applicabilité de l'auto-assistance;

2.5. est d'avis que la directive devrait préciser si les contraintes liées à l'espace ou à la capacité disponible mentionnées à l'article 7 doivent résulter d'une situation de fait ou bien de prévisions à effectuer par l'autorité compétente; il faut donner des exemples de ce que sont des «circonstances exceptionnelles» et préciser la notion de «catégorie de fret»;

2.6. approuve l'idée selon laquelle les procédures de sélection doivent être fondées sur des critères de transparence et d'objectivité, proportionnés, non discriminatoires et pertinents. En référence au paragraphe 6 de l'article 8, il est toutefois d'avis que le principe de non-discrimination visé à l'article 12, paragraphe 4 et la possibilité d'introduire un recours prévue à l'article 13 pourraient être suffisants pour que les États membres ne doivent pas désigner d'autre autorité pour assurer la procédure de sélection en question;

2.7. estime trop courte la durée maximale prévue à l'article 9 pour les autorisations. Les délais prévus ne semblent pas appropriés en cas d'investissements importants de la part des sujets autorisés. De telles dispositions risquent d'entraîner une baisse de la propension à investir, ce qui réduirait d'autant l'efficacité du système des ports;

2.8. souligne la nécessité, en gardant toujours présent à l'esprit le principe de subsidiarité, que la directive définisse la portée et les limites de l'auto-assistance (article 11) et précise que les États membres ne devront pas appliquer, pour la mise en oeuvre de l'auto-assistance, de règles moins strictes que celles appliquées aux fournisseurs du même service;

2.9. considère opportun que le régime transitoire prévu à l'article 16 soit réexaminé et éventuellement prolongé, compte tenu des implications de l'introduction de ces réglementations innovatrices.

2.10. Le CdR est d'avis qu'il faut créer des conditions équitables de concurrence entre les ports européens et dans les ports européens. Cela comporte notamment la nécessité d'une transparence financière entre les États membres et les entreprises publiques et les fournisseurs de services portuaires.

Le Comité des régions marque donc son accord de principe avec le contenu du document de la Commission, sous réserve des observations figurant ci-dessus.

3. Document de travail des services de la Commission sur le financement public et la tarification dans le secteur des ports maritimes communautaires

Le Comité des régions apprécie le document de travail tout en soulignant qu'il convient d'approfondir certains aspects du sujet, que la Commission elle-même n'estime pas suffisamment clairs sur la base des résultats du recensement, avant de formuler d'éventuelles propositions de réglementation.

Observations générales

Le Comité des régions

soutient toutes les mesures de nature à développer les ports européens et les transports maritimes;

juge dans l'ensemble positives les mesures proposées par la Commission en vue d'améliorer, également par la simplification des procédures, le transport maritime et plus particulièrement celui à courte distance, dans la mesure où ces mesures contribueront à mettre en place au sein de l'Union européenne les conditions préalables à un développement soutenable des transports basé sur le transport intermodal et donc sur le développement du transport maritime en tant qu'alternative valable au transport terrestre.

Les implications d'une telle option revêtent un intérêt considérable pour les régions et les collectivités locales, lesquelles sont engagées, en tant que porteuses des intérêts des collectivités qu'elles représentent, dans la mise en oeuvre d'un développement soutenable global;

recommande l'élaboration de mesures supplémentaires de nature à harmoniser et à simplifier les procédures administratives demandées aux navires, afin de rendre le transport maritime toujours plus compétitif, également en utilisant dans une mesure croissante les nouveaux instruments offerts par la technologie pour la transmission et la validation des documents, et en prévoyant également des aides en vue de moderniser dans ce sens le secteur maritime;

recommande, en ce qui concerne le contenu de la directive sur l'accès aux services portuaires, que soient effectués les approfondissements nécessaires dans l'avis sur les différents articles et que soient introduites les modifications proposées par le Comité.

Bruxelles, le 20 septembre 2001.

Le Président
du Comité des régions
Jos CHABERT