



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 20.2.2001
COM(2001) 93 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPEEN

**sur l'expérience acquise dans le travail effectué conformément à la directive 95/64/CE
du Conseil relative au relevé statistique des transports de marchandises et de passagers
par mer**

RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPEEN

sur l'expérience acquise dans le travail effectué conformément à la directive 95/64/CE du Conseil relative au relevé statistique des transports de marchandises et de passagers par mer

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

TABLE DES MATIÈRES

1.	Introduction.....	4
1.1.	Historique.....	4
1.2.	Couverture géographique.....	4
2.	Période de transition (article 10).....	5
2.1.	Déroghations.....	5
2.2.	Etudes pilotes.....	5
	(a) faisabilité et coût de collecte d'information spécifique.....	6
	(b) aspects techniques de collecte de données.....	8
3.	Ports (article 4).....	10
4.	Précision des statistiques (article 5).....	11
5.	Traitement et transmission des résultats de la collecte de données (articles 6 et 7) ..	12
5.1.	Collecte et traitement des données brutes par les ANC.....	12
5.2.	Transmission des résultats à la Commission.....	13
6.	Diffusion des données statistiques (article 9).....	14
7.	Contribution financière (article 11).....	15
8.	Modalités de mise en œuvre et procédure (articles 12 et 13).....	16
9.	Mise en œuvre (article 14).....	17
9.1.	Belgique.....	17
9.2.	Danemark.....	18
9.3.	Allemagne.....	18
9.4.	Grèce.....	19
9.5.	Espagne.....	19
9.6.	France.....	20
9.7.	Irlande.....	20

9.8.	Italie	21
9.9.	Pays-Bas.....	21
9.10.	Portugal.....	22
9.11.	Finlande	22
9.12.	Suède	23
9.13.	Royaume-Uni	23
9.14.	Norvège.....	24
9.15.	Islande.....	24
10.	Conclusion	24

1. INTRODUCTION

1.1. Historique

Le 8 décembre 1995, le Conseil a adopté une directive relative au relevé statistique des transports de marchandises et de passagers par mer. La directive 95/64/CE établit un cadre harmonisé pour la collecte des statistiques maritimes à travers l'Espace Economique Européen. Elle définit les informations à transmettre périodiquement par chaque Etat membre à l'office statistique des Communautés européennes, pour le transport de marchandises et de passagers par voie maritime.

L'article 8 de la directive du Conseil stipule que la Commission soumettra un rapport au Conseil sur l'expérience acquise dans le travail effectué conformément à la présente directive après trois années de collecte de données. La collecte de données a commencé avec l'année de référence 1997.

Lorsque aucun autre acte juridique n'est cité dans ce rapport, tous les articles font référence à la directive 95/64/CE du Conseil¹, ci-après désignée de "la directive" ou "la directive maritime". La Commission a adopté deux actes juridiques ultérieurs fixant des règles pour mettre en œuvre la directive: Décision 98/385/CE de la Commission du 13 mai 1998 et Décision 2000/363/CE de la Commission du 28 avril 2000². Le forum principal pour toutes les discussions et décisions concernant la mise en œuvre et l'application de la directive est le groupe de travail de l'EEE sur les statistiques de transport maritime, ci-après désigné comme "le groupe de travail".

La directive maritime vise à compléter les informations disponibles sur le transport par d'autres modes au niveau européen – route, rail, voies navigables internes et aviation – pour permettre à la Commission européenne d'effectuer les politiques connexes.

1.2. Couverture géographique

La directive est appliquée par tous les Etats membres de l'UE à l'exception du Luxembourg et de l'Autriche, qui n'ont pas de ports maritimes sur leurs territoires. Outre ces treize pays, les deux pays de l'AELE qui sont membre de l'Espace Economique Européen (EEE) et qui possèdent des ports maritimes, l'Islande et la Norvège, sont associés au système d'information maritime de la directive.

La procédure pour intégrer la directive maritime dans l'accord sur l'Espace Economique Européen a été accomplie le 6 mars 1998 avec l'adoption de la décision 17/98 par le Comité mixte de l'EEE.³

La décision a modifié l'annexe XXI de l'accord EEE sur les statistiques afin d'inclure la directive 95/64/CE du Conseil dans un point 7B nouvellement introduit. Deux adaptations à la directive sont faites aux fins de l'accord EEE, concernant les petits ports norvégiens et les codes pour les navires norvégiens (l'annexe V de la

1 JO L 320 du 30.12.1995, p. 25.

2 JO L 174 du 18.6.1998, p. 1, et JO L 132, 5.6.2000, p. 1.

3 La décision 17/98 est entrée en vigueur le 7.3.1998 et a été publiée dans JO L 272, p. 24 le 8.10.1998.

directive). La décision 98/385/CE de la Commission a également été intégrée dans l'accord EEE.

En raison d'une modification de procédure, les ports participants des pays de l'EEE/AELE ne sont plus déterminés par décision de la Commission, mais par modification de l'accord EEE. Ceci reflète le souhait de ces pays d'être entièrement impliqué dans le processus de décision. Ainsi, la décision 2000/363/CE de la Commission a révisé la liste de ports européens sans inclure les ports islandais et norvégiens.

2. PERIODE DE TRANSITION (ARTICLE 10)

2.1. Dérogations

Les partenaires dans le Système statistique de la Communauté (ESS) se sont mis d'accord pour commencer la collecte de données régulière un an après l'entrée en vigueur de la directive, le 1er janvier 1997, et pour qualifier les trois premières années comme période de transition. Cette période devrait permettre aux Etats membres d'adopter toutes les mesures administratives et juridiques nécessaires visant à mettre en œuvre la directive au niveau national.

Au cours de cette période, on a accordé à chaque Etat membre les dérogations reflétant ses nécessités spécifiques d'adaptation. Les dérogations ont consisté dans l'exclusion de certains ports du devoir de collecte, dans la permission d'utiliser des codes nationaux, ou dans des exceptions pour des variables spécifiques. Le nombre de dérogations a été réduit après la première année de mise en œuvre, supposant que les Etats membres auraient déjà fait des progrès dans l'adaptation de leurs systèmes de collecte.

D'un côté, ces dérogations étaient nécessaires, puisque l'établissement du système de collecte de données exigeait des efforts et des ressources. De l'autre côté, par conséquent, les données collectées au cours des trois premières années de référence sont plutôt incomplètes.

Depuis le 1er janvier 2000, tous les Etats membres doivent fournir les ensembles de données complets, classés et codés conformément aux exigences de la directive.

2.2. Etudes pilotes

En conformité avec l'article 10, paragraphe 2 de la directive, la Commission européenne a adopté un programme d'études pilotes pendant la phase transitoire, couvrant deux domaines:

- (a) la faisabilité et le coût de la collecte d'information spécifique, et
- (b) des aspects techniques de collecte de données.

Le financement pour ces études pilotes est principalement venu du quatrième programme-cadre pour la recherche et le développement, notamment dans le cadre SUPCOM et IDA/DSIS (échange de données entre les administrations/service d'information statistique distribuée).

(a) *faisabilité et coût de collecte d'information spécifique*

Lors de la rédaction de la directive, on a considéré d'inclure certains renseignements supplémentaires dans le système régulier de collecte. Puisque aucun accord sur cela ne pouvait être conclu, il a été décidé d'étudier la faisabilité et le coût aux Etats membres de collecter de telles informations de façon régulière par une série d'études pilotes. Les informations concernées étaient:

- i* la description de marchandises
- ii* les passagers transportés sur de courtes distances
- iii* les informations relatives aux services de feeder et à la chaîne intermodale des transports
- iv* les données relatives à la nationalité de l'opérateur de transport maritime

Pour les points *i*, *iii* et *iv*, l'objectif des études était de déterminer si le système actuel pouvait être élargi par ces variables supplémentaires. Pour le point *ii*, le champ d'application de l'étude était plutôt une réduction qu'une extension du système actuel.

Les études préliminaires ont été effectuées par la Commission et financées dans le cadre du quatrième programme-cadre. Leurs résultats ont été examinés par le groupe de travail sur les statistiques de transport maritime en juin 1999. Etant donné les difficultés de la mise en œuvre de telles nouvelles variables, le groupe a décidé de ne lancer aucune procédure pour l'extension de la directive immédiatement, mais d'attendre jusqu'à ce que le système régulier de collecte soit bien établi. Le groupe a créé un task-force qui devrait explorer davantage la question. En parallèle, la Commission a continué à développer un cadre méthodologique détaillé, parmi d'autres sujets sur les passagers transportés sur de courtes distances.

Les résultats principaux des études sont:

- i* **description des marchandises** telles que définies aux annexes III et VIII, ensemble de données B1

Puisque le système actuel de la directive ne prévoit que des informations sur le type de fret, une comparaison détaillée avec les statistiques sur les modes de transport intérieur n'est pas possible, puisque ceux-ci utilisent des informations sur les produits selon la classification des 24 groupes NST/R.

L'étude pilote a donc exploré le coût et la possibilité de collecter dans les ports des informations sur les marchandises selon cette classification.

Des informations aussi détaillées semblent être possibles à collecter, et à un coût raisonnable, pour les cargaisons en vrac et semi vrac.

Les principaux coûts et difficultés se produisent néanmoins dans la compilation de telles analyses pour le trafic de conteneur et de roulage, dans la plupart des Etats membres. La collecte des informations sur le contenu des conteneurs exigerait d'importantes ressources, puisqu'elle nécessiterait un codage substantiel de textes

descriptifs. En outre, le nombre élevé de différents envois dans un même conteneur a été identifié causer l'augmentation du coût.

Pour le trafic de roulier, en général, les titres de transport ne contiennent pas d'informations utiles sur les produits qui seraient à la disposition des opérateurs.

Les Etats membres collectent des informations sur les marchandises à différents degrés de détail. Toute classification choisie devrait être commune à d'autres modes de transport, et des révisions potentielles de la classification NST/R devraient être prises en considération.

ii **passagers transportés sur de courtes distances**

La directive prévoit la collecte des données sur les passagers transportés par mer sans fournir une longueur minimale du voyage. En théorie, les voyages courts devraient donc être également enregistrés. Puisque certains pays ne collectent pas de données en dessous d'une certaine distance, il peut y avoir des distorsions dans la base de données commune. L'objectif de l'étude pilote était d'examiner la possibilité pour les Etats membres d'exclure de l'enquête une partie des ou tous les itinéraires peu importants qui sont entrepris dans leur pays.

Neuf États membres collectent déjà des données sur tous les mouvements de passagers; deux autres le feront à partir de 2000. D'après les résultats de l'étude, il semble que les États membres ne rencontrent pas de problèmes majeurs pour obtenir toutes les informations sur les passagers. En revanche, la mise en place de nouveaux seuils en vue d'exclure les trajets de courte distance risquerait d'alourdir la charge de leurs fournisseurs de données et donc, d'être contre-productive. La collecte de données concernant les passagers pourrait bénéficier des informations fournies dans le cadre de la directive 98/41/CE du Conseil du 18 juin 1998 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 (JO L188, 2.7.1998, p.35).

Il a été constaté que la longueur d'un voyage, c'est-à-dire le nombre de milles sur lequel les passagers sont transportés, n'est pas nécessairement un indicateur valable de l'importance d'un certain service de ferry-boat. La dimension du flux peut être plus appropriée: Par le seuil de 200 000 passagers par année (l'article 4 de la directive), la circulation d'une moindre importance est déjà exclue. L'étude a également signalé le problème que certains pays appliquent le critère "navire de mer" (article 2): lorsque cela est le cas, les itinéraires très courts sont exclus des statistiques de passagers, même là où de tels services concernent un grand nombre de passagers.

iii **informations relatives aux services de feeder et à la chaîne intermodale des transports**

En réponse à la demande croissante d'informations sur les chaînes intermodales du côté des utilisateurs, la faisabilité et le coût de la collecte de telles données ont été explorés par une étude pilote. Les résultats étaient que ces informations ne sont pas disponibles dans les sources utilisées pour la directive. La seule possibilité serait de collecter des données des ports, pour qui ce serait une charge relativement petite s'ils possèdent déjà ces données pour la tarification. Plusieurs délégations ont confirmé

que certaines informations sont disponibles dans les ports puisqu'ils chargent de différents prix. Dans certains pays néanmoins, cela peut être très coûteux et/ou ne pourrait être fait que par des enquêtes d'échantillonnage distinctes ou dans les autres modes de transport.

Le groupe de travail a donné un mandat au task-force sur l'extension pour examiner les aspects méthodologiques des services de feeders pour la coordination avec le groupe d'experts intermodal.

iv données relatives à la **nationalité de l'opérateur de transport maritime**

L'étude pilote sur l'obtention des informations sur la nationalité de l'opérateur de transport maritime reflète un besoin exprimé par les utilisateurs d'avoir des informations sur le principal bénéficiaire économique des opérations maritimes et sur la flotte européenne en général. Les résultats de l'étude étaient que la collecte des informations exigées par la directive – c'est-à-dire le centre réel de l'activité commerciale de l'opérateur de transport – n'est pas possible. La difficulté principale a été vue dans la définition du pays de l'avantage économique, puisque la possession et l'opération sont extrêmement complexes. Le coût pour une telle collecte de données serait élevé et n'a pas été considéré justifié. Le groupe de travail a envisagé d'explorer des méthodes alternatives, telles que la consultation des associations nationales ou des bases de données commerciales qui pourraient utiliser un algorithme complexe pour définir le pays de l'avantage économique.

(b) aspects techniques de collecte de données

Un ensemble d'études pilotes a été établi pour étudier la possibilité de collecter des données dans le cadre des accords visant la simplification des procédures de commerce, de l'organisation internationale de normalisation (ISO), du Comité européen de normalisation (CEN) et des règles douanières internationales (article 10, paragraphe 2(b)).

Les études ont principalement contribué au projet EDIMARS (l'échange informatisé de données dans les statistiques maritimes) lancé en 1995. Les premiers essais ont été effectués en Espagne, aux Pays-Bas et en France, suivis de l'Irlande, de l'Allemagne et du RU et plus tard de tous les autres Etats membres. Le projet était ouvert à tous les acteurs du secteur des transports maritimes au sein de l'Union européenne: administrations nationales et régionales, autorités portuaires, opérateurs de transport, propriétaires de navire, agents de navire, transporteurs, fournisseurs de systèmes de communautés portuaires, etc.

Au cours des trois premières années, le projet s'est concentré sur la collecte des données brutes des fournisseurs, c'est-à-dire ports, transporteurs ou agents de navires. Pendant la quatrième année, il a principalement visé à augmenter l'utilisation des moyens électroniques par les administrations nationales compétentes pour envoyer des données à Eurostat.

Le projet EDIMARS a facilité l'échange des expériences acquises dans l'organisation et la mise en œuvre de la collecte de données statistiques maritimes. Il a aidé à réduire le coût et à améliorer l'efficacité de recueillir et de disséminer des statistiques de transport maritime, en utilisant l'échange de données informatisé (EDI). L'EDI est généralement défini comme le transfert d'application-à-application

des documents commerciaux entre les ordinateurs. Beaucoup d'entreprises choisissent l'EDI comme méthode rapide, peu coûteuse, et sûre pour envoyer des bons de commande, des factures, des avis d'expédition, et d'autres documents commerciaux souvent utilisés. Comme les moyens traditionnels de collecter des informations (enquêtes, entrevues, scrutins etc.) se sont avérés coûteux, non exhaustifs, et pas si fiables, Eurostat et le comité européen pour les normes d'EDI (EBES) ont conçu un langage commun pour échanger des statistiques. GESMES, le message statistique générique, utilise la norme d'EDIFACT (l'échange informatisé de données pour l'administration, le commerce et le transport).

Le statu quo au début du projet était qu'un grand nombre de différents formats (des formats en propriété industrielle, Gesmes) et de supports (papier, disquettes, bandes magnétiques, courrier électronique) étaient utilisés. Depuis mars 2000, aucun Etat membre n'utilise plus de méthodes manuelles comme le papier, certains utilisent toujours un mélange de disquettes et de transmissions EDI, et certains pays comme l'Espagne, le Portugal et la Finlande utilisent systématiquement des transmissions EDI.

Le projet a démontré par des essais réels que l'utilisation de l'EDI pour recueillir les statistiques maritimes apporte deux avantages importants:

- une langue homogène pour transmettre les ensembles de données exigés par la directive utilisant GESMES pour les statistiques de transport maritime;
- il y a des manières d'extraire automatiquement les données statistiques à partir des messages opérationnels d'EDIFACT tels qu'IFCSUM (le message sommaire international de transmission et de consolidation) ou CUSCAR (le rapport de fret douanier), ainsi qu'à partir des systèmes de communautés portuaires ou des systèmes d'information.

La documentation produite dans le cadre du projet fournit une description complète de comment extraire les éléments statistiques exigés par la directive maritime à partir d'un message IFCSUM.

En parallèle à ces études préliminaires, les groupes internationaux et européens ont élaboré les messages types, tels qu'EDIMAN, le message manifeste de fret maritime, qui est basé sur la syntaxe des NU/EDIFACT et a été élaboré par le groupe manifeste de la Commission maritime. La Commission a suivi les travaux de ces groupes, y compris le groupe international d'orientations de mise en œuvre de transport (ITIGG) et le groupe de travail des codes de NU/CEFACT, qui est responsable de maintenir l'ensemble de recommandations des NU/CEE couvrant des nomenclatures aux bénéfices de la facilitation des échanges mondiaux. Ce groupe s'occupe de réviser les codes de mode de transport, de type d'emballage, de type de moyens de transport et de types de fret, le codage des produits pour le transport et des NU/LOCODES, qui sont particulièrement importants pour les statistiques maritimes.

Le projet EDIMARS a également contribué aux travaux de ce groupe en adoptant les règles ITIGG CUSCAR des essais pilotes de la troisième année au RU et en Allemagne. ITIGG élargit actuellement son travail pour couvrir les autres modes de transport, qui peuvent offrir de grands bénéfices non seulement aux autres modes pour la collecte harmonisée de données brutes mais également pour la collecte des statistiques intermodales.

3. PORTS (ARTICLE 4)

Comme unités de reportage, les ports jouent le rôle clé pour la collecte de données dans le système d'information de la directive. Selon l'article premier, les États membres recueilleront des statistiques communautaires sur les transports de marchandises et de passagers effectués par les navires faisant escale dans les ports situés sur leur territoire.

Dans le projet de 1993 de la directive, les critères pour établir une liste de ports étaient que la liste devrait au moins couvrir, pour chaque Etat membre, 90% de tout le transport maritime des marchandises et 90% de tous les mouvements de passagers par mer. L'acte final néanmoins stipule simplement qu'une liste de ports devrait être dressée, sans fournir des critères objectifs.

En conformité avec la procédure prévue dans l'article 4, paragraphe 1 et l'article 13, une première liste de ports européens a été appliquée depuis 1997 et officiellement adoptée en 1998 avec la décision 98/385/CE de la Commission. Elle a comporté un total de 1575 ports dans chacun des 15 pays de l'EEE, parmi lesquels 1302 étaient des ports statistiques. Commencant par la première année de l'application complète, 2000, une nouvelle liste de ports a été appliquée. Elle a été formellement adoptée par la décision 2000/363/CE de la Commission et comporte un total de 1357 ports dans 13 pays de l'UE, parmi lesquels 1089 sont des ports statistiques (*voir le tableau 1*). Environ 160 ports de l'EEE/AELE seront ajoutés à la liste par une procédure à part.

La sélection a été effectuée par chaque Etat membre pour les ports sur son territoire. Le nombre de ports, le nombre relatif de ports par kilomètre de côte et également le groupement de plusieurs sous-ports à un groupe statistique national diffère considérablement d'un pays à l'autre. Cela est dû aux structures locales d'administration portuaire et aux traditions nationales dans le transport maritime et aussi dans les statistiques maritimes. Il n'y a aucun nombre minimal commun de passagers, de mouvements de navire ou de manutention de fret par année, pour qu'un port soit inclu dans la liste.

Au Royaume-Uni, par exemple, le nombre total de ports dans la liste est le double du nombre de ports qui fournissent effectivement des statistiques en tant que port statistique national. En Irlande et au Portugal, par contre, chaque port énuméré est également un port statistique. En Italie, où tous les ports sont systématiquement inclus, chacun d'eux déclare comme port statistique distinct, sans agrégation.

Selon la directive, un port est défini comme un "endroit muni d'installations permettant aux navires marchands de s'amarrer et de décharger ou charger des marchandises, de débarquer ou d'embarquer des passagers de ou vers des navires". Dans des cas exceptionnels, les Etats membres ont choisi une voie navigable entière comme port statistique, comme c'est le cas du canal Albert en Belgique.

Seule l'analyse des données collectées pourra montrer si l'hétérogénéité des listes est un obstacle à la production d'informations comparables et exactes sur le transport maritime de l'UE.

Parmi les ports inclus dans la liste, seulement ceux dépassant un certain seuil annuel dans le transport de marchandises ou de passagers doivent déclarer en détail et avec un rythme trimestriel. Les ports en dessous de ce seuil doivent seulement fournir des

données sommaires à un rythme annuel. Le seuil est fixé à un million de tonnes de marchandises ou 200 000 passagers par année. Au cours de la période de transition de 1997 à 1999, les Etats membre peuvent utiliser une dérogation prévue par la directive, et appliquer le seuil provisoire de deux millions de tonnes ou de 400 000 passagers par année. Le nombre de ports sur lequel des données sont contenues dans la base de données commune varie selon l'ensemble de données.

En raison de cette restriction de seuil, des dérogations accordées et de la révision de la liste de ports, une série chronologique valable pour une majorité des ports ne peut être commencée qu'à partir de l'année de référence 2000.

Tableau 1 Nombre de ports dans lequel les statistiques maritimes devraient être recueillies

	À partir de l'année de référence 2000 (liste d'après la décision 2000/363/CE)		
	ports	sous-ports	ports statistiques
RU	341	177	164
DK	145	4	141
IT	136	0	136
SV	149	21	128
DE	123	13	110
NL	107	6	101
FR	95	26	69
FI	85	17	68
EL	59	1	58
ES	52	0	52
PT	31	0	31
IE	23	0	23
BE	11	3	8
UE-15	1357	268	1089
	<i>(peuvent être ajoutés ultérieurement à la liste)</i>		
NO	(96)		(96)
IS	(64)		(64)
EEE	(160)		(160)
Total	(1517)		(1249)

L'expérience avec les données transmises par les Etats membres a montré que, parmi les ports ayant un devoir de déclaration, seulement une partie déclare effectivement leurs trafics. Une révision substantielle de la liste de ports peut devenir nécessaire à l'avenir, une fois que le système d'information est bien établi.

4. PRECISION DES STATISTIQUES (ARTICLE 5)

Les flux intra-communautaires de transport ont la particularité d'être enregistrés deux fois: à l'origine et à la destination du flux. Les caractéristiques de collecte de données de la directive maritime comprennent des informations sur la relation (c'est-

à-dire le port de chargement/déchargement pour l'EEE, la zone côtière maritime en dehors de l'EEE) à la fois pour les passagers et les envois de marchandises. Elle permet ainsi la construction des tableaux de miroir, qui peuvent être utilisés pour le contrôle de qualité. Des différences de déclarations entre deux unités déclarantes indiquent clairement des problèmes méthodologiques.

Au niveau pays-à-pays, les différences de déclarations totales peuvent provenir du fait que seulement l'un des deux ports concernés impliqués dans une action de transport est inclus dans la liste de ports, alors que le port de (dé-)chargement n'a pas un devoir de reportage. Au niveau port-à-port, en revanche, les écarts sont faciles à identifier.

Cette question est examinée dans le groupe de travail depuis juin 1999; la Commission propose une approche bilatérale: deux Etats membres ayant des différences élevées de reportage sur le même flux devraient en être notifiés par la Commission et essayer de comparer leurs méthodologies afin d'identifier et enlever ou réduire la source des écarts. De telles pratiques bilatérales se sont avérées utiles dans d'autres domaines tels que la migration. Même si la déviation ne peut pas être réduite complètement, la recherche peut aider à construire des facteurs pour des estimations.

Le Portugal et plusieurs pays scandinaves ont déjà commencé à étudier la cohérence des données au niveau national, détectant un certain nombre de raisons pour les écarts:

- des flux ont été déclarés dans différents mois comme ils commençaient à la fin d'un mois et finissaient au début du mois suivant
- des marchandises quittant un port sont destinées pour autre; les retards en cours de route peuvent introduire des déformations vis-à-vis des données signalées pour les deux ports initialement impliqués
- de différentes sources statistiques ont été utilisées: le manifeste du navire contre la connaissance du navire
- certains ports utilisent des équivalences spécifiques d'unité pour certains types de marchandises (par exemple des tonnes = des mètres cubes)

Le groupe de travail a commencé à entreprendre une série d'activités continues pour améliorer la qualité des statistiques recueillies. Il y a un certain nombre de questions méthodologiques qui exigent davantage de recherche: de telles questions peuvent concerner une spécificité nationale ou des problèmes généraux tels que la détermination du contenu des conteneurs, de l'information sur les conteneurs vides ou le micro-cabotage.

5. TRAITEMENT ET TRANSMISSION DES RESULTATS DE LA COLLECTE DE DONNEES (ARTICLES 6 ET 7)

5.1. Collecte et traitement des données brutes par les ANC

En ce qui concerne la collecte de données brutes et le traitement des données collectées par l'administration nationale compétente (ANC), la directive ne lie les

Etats membres que quant au résultat, à savoir de produire des statistiques comparables avec le niveau de précision convenu. Le choix des outils de traitement et de l'organisation du travail est fait au niveau national, selon le principe de subsidiarité. Certains pays ont continué à appliquer leurs systèmes existants de traitement, les ajustant aux exigences de la directive le cas échéant, tandis que d'autres pays ont introduit de nouveaux systèmes complets. La contribution financière au coût de la mise en œuvre a été en partie utilisée pour financer cette installation d'environnements de traitement appropriés.

Les résultats des études pilotes concernant la collecte de données sont résumés dans le chapitre sur *la période de transition: études pilotes* de ce rapport. Un projet en cours au RU en 1999/2000 teste cinq méthodes différentes pour la collecte de données brutes. Les projets pilotes britanniques comportent notamment le SDES (un logiciel d'entrée de données statistiques) et un ensemble de formulaires Web d'entrée de données pour les fournisseurs de données.

5.2. Transmission des résultats à la Commission

Pour la transmission des données collectées à la Commission, en revanche, la directive adopte une approche plus harmonisée. Elle prédéfini la périodicité et la structure des ensembles de données à transmettre. Les aspects techniques pour la transmission sont à fixer par une procédure de comitologie.

Etant donné la diversité des outils utilisés dans les Etats membres, et l'effort d'adaptation nécessaire considérable, la Commission n'a pas proposé des normes techniques communes dans la première phase d'application de la directive. À la place, la Commission a soutenu les efforts des Etats membres pour installer des outils efficaces de transmission en finançant des projets pilotes et en développant une caisse à outils avec des logiciels qui génèrent des transmissions électroniques à Eurostat. Le but de la stratégie EDI de la Commission est de permettre un certain choix tout en réduisant le nombre d'options à deux. Les deux options permettent de valider et traiter les données au sein de la Commission sans qu'elles doivent être reformatées ou éditées manuellement.

La première des deux méthodes proposées est la transmission via un sous-ensemble du message GESMES des NU/EDIFACT comme défini par "les orientations maritimes de mise en œuvre de message GESMES", qui ont été développées pendant le projet EDIMARS. Cette "solution facile d'EDI de GESMES maritime" a été expérimentée dans la pratique et constamment améliorée.

La deuxième méthode consiste dans l'envoi d'un fichier plat structuré dans un format séparé par la virgule (".csv"), selon une structure développée par la Commission pour permettre la validation automatique. Son concept est semblable à la structure GESMES mais elle est un format de fichier plat simple. À la fois la virgule (,) et le point-virgule (;) peuvent être utilisés comme séparateurs et les ensembles de données peuvent être admis avec ou sans des champs vides. La solution structurée de fichier plat est une solution de zéro-coût, qui peut être directement dérivée des applications de traitement des données les plus répandues.

Les fichiers plats ou les fichiers GESMES peuvent être envoyés via STADIUM ou comme annexe structurée à un courrier électronique vers une adresse fonctionnelle prédéfinie de courrier électronique.

Les critères principaux de conception de la "caisse à outils de MAKEDISI EDI" étaient une simplicité maximale, la portabilité à travers les plates-formes ainsi que la compatibilité 'complète' d'EDI (l'échange informatisé de données), c'est-à-dire n'exigeant aucune intervention humaine du tout. En outre, les outils devaient pouvoir être mis à la disposition des Etats membres sans frais; être indépendants du vendeur ou du logiciel utilisé, être paramétrisés afin de permettre facilement des amendements des listes de code ou de GESMES; et ils devaient travailler conjointement avec les logiciels type de communication tel que le courrier électronique. La langue PERL a été choisie, puisque, en plus de répondre aux critères de conception, elle offre des fonctionnalités supplémentaires appropriées au traitement de fichiers plats structurés.

La caisse à outils fournit également des fonctions de validations de format et de codes et des conversions entre les fichiers plats structurés et GESMES, ajoutant ainsi à la précision des données.

La "caisse à outils de MAKEDISI EDI" accepte les deux formats d'entrée: GESMES maritime et fichiers plats structurés. Le seul format de sortie est GESMES, afin de se déplacer vers 100% de transmissions GESMES, ce qui correspond à la politique de transmission générale dans le Système statistique de la Communauté.

Un *newsroom* sur le site Web CIRCA géré par la Commission fournit l'aide aux utilisateurs de ces outils et offre de partager des expériences avec la caisse à outils, des listes de souhait, des questions fréquentes etc.

6. DIFFUSION DES DONNEES STATISTIQUES (ARTICLE 9)

La Commission a prévu d'inclure les données collectées dans le système régulier de diffusion du Système statistique de la Communauté, qui consiste dans la diffusion publique sur plusieurs supports à tous les utilisateurs publics et privés, et la diffusion privilégiée aux fournisseurs de données et à la Direction Générale des Transports et de l'Energie de la Commission. Le principal environnement technique pour la diffusion des données maritimes sera le thème sept de la base de données en ligne NEW CRONOS. On accordera aux ANC un libre accès, tandis que le grand public pourra acheter des extractions de la base.

En outre, il est prévu de diffuser des données sélectionnées sur CD-ROM, et dans les séries de publications en papier de la Commission, telles que les statistiques en bref, les annuaires et le panorama sur le transport.

Ce programme de publication répond aux attentes des ANC exprimées dans un questionnaire en 1998 et lors des réunions ultérieures de groupe de travail.

Les obstacles principaux à la diffusion au cours de la période de transition étaient d'une part que selon la directive, les dispositions pour la diffusion doivent être fixées par une procédure de comitologie, et qu'il n'y a pas encore eu un commun accord dans le groupe de travail sur le niveau de détail dans lequel les données pourraient être disséminées. D'autre part, la plupart des Etats membres permettent la diffusion de leurs données seulement sous condition de réciprocité, c'est-à-dire que les mêmes données doivent être disponibles pour tous les pays en même temps. La situation en ce qui concerne la réception de données à la Commission ne permet pas une

publication aussi complète, puisque plusieurs pays n'ont pas encore fourni de données. Même si tous les pays avaient transmis les données selon leurs obligations de reportage, les dérogations accordées au cours des trois premières années d'application de la directive auraient pour conséquence des différences considérables entre les pays lors de la construction des tableaux.

Lors de sa réunion de 1999 et par suivi écrit, le groupe de travail a conclu un accord provisoire sur la diffusion, qui consiste dans la publication des données entre les ports et les zones côtières maritimes. Il a été également convenu de réviser cet accord en vue d'augmenter le niveau de détail dans lequel les données peuvent être publiées, une fois qu'on aura acquis plus d'expérience.

Ces accords ne donnent pas une indication sur ce que *doit* être publié, mais sur ce qui *peut* être publié sans préjudice aux besoins de secret de la directive et des actes juridiques connexes. Les Etats membres examinent actuellement les préoccupations de leurs fournisseurs respectifs de données au sujet du secret commercial. Les premiers rapports de certains pays ont indiqué des points de vue divergents parmi les fournisseurs, selon le pays de l'opération mais également selon la taille de l'unité déclarante (les petits ports ou opérateurs tendent à trouver les informations sur leurs activités plus sensibles que les grands ports ou opérateurs).

La formalisation de l'accord du groupe de travail dans la forme d'une Décision de la Commission est en cours.

7. CONTRIBUTION FINANCIERE (ARTICLE 11)

L'article 11 de la directive prévoit que les Etats membres reçoivent une contribution financière au coût du travail qu'ils effectuent pour mettre en œuvre la directive au cours des trois premières années.

Les coûts de la mise en œuvre qui se sont produits dans les administrations nationales compétentes étaient substantiels: les coûts totaux déclarés par tous les Etats membres dans les deux exercices budgétaires 1998 et 1999 ont résumé à 3,61 millions d'euros.

Tableau 2 Aperçu sur les aides de l'UE

Etat membre	Aide de l'UE (1998+1999)
BE	66 000
DA	128 000
DE	150 000
EL	82 000
ES	50 491
FR	128 000
IE	38 000
IT	167 735
NL	58 000
PT	20 000
FI	16 000
SV	37 000
RU	194 224
Total	1 135 450

En conformité avec les dispositions de l'article 11, paragraphes 2 et 3, la Communauté européenne s'est engagée avec les Etats membres à contribuer au financement d'un tiers de ces coûts, avec 1,14 millions d'euros. Le travail pris en considération concernait à la fois les adaptations au sein des administrations nationales compétentes et les développements d'outils informatiques distribués par ces administrations à leurs ports ou à d'autres fournisseurs de données.

Les coûts qui se sont produits ont varié considérablement entre les Etats membres, dépendant principalement de l'état précédent de collecte de données sur le transport maritime dans chaque pays. Dans certains pays, la mise en œuvre de la directive a été entreprise dans un effort commun pour moderniser le système existant de collecte de données.

Outre ces contributions aux coûts de la mise en œuvre dans les Etats membres, la Commission a utilisé des ressources financières supplémentaires pour la mise en œuvre au sein d'Eurostat et pour les projets pilotes mentionnés dans le chapitre "*la période de transition*".

8. MODALITES DE MISE EN ŒUVRE ET PROCEDURE (ARTICLES 12 ET 13)

Toutes les modalités pour mettre en œuvre la directive doivent être fixées par une procédure de Comité de gestion spécifiée dans l'article 13. Jusqu'ici, la Commission a été adoptée deux décisions contenant un ensemble de modalités pour mettre en œuvre la directive. Elles comprennent une première liste de ports et ainsi qu'une première mise à jour de cette liste. En outre, elles complètent et adaptent les annexes de la directive.

La liste de ports et les autres annexes sur les caractéristiques de collecte de données seront régulièrement examinées pour refléter les changements dans le tonnage et les passagers transportés dans les ports, et pour les adapter aux développements

économiques et techniques en général. (Des ports dont les tonnages chutent en dessous du seuil dans certaines années, peuvent rester inclus dans la liste des ports sélectionnés.)

La procédure prévue par la directive exige une certaine durée de temps avant que la règle finale soit officiellement adoptée; dans les questions où tous les partenaires impliqués dans le processus statistique sont d'accord, il peut donc être concevable d'adopter une solution de travail plutôt que de formaliser chaque règle immédiatement. Cela a été la pratiqué pour les modalités de transmission, où le groupe de travail a accepté d'appliquer les options proposées par la Commission sur la base d'un *gentleman's agreement*.

9. MISE EN ŒUVRE (ARTICLE 14)

L'article 14 exige que les Etats membres adoptent les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la directive avant le 1er janvier 1997 et qu'ils les communiquent à la Commission.

À la fin de la phase transitoire en décembre 1999, tous les Etats membres excepté l'Irlande ont communiqué les actes juridiques et administratifs qu'ils ont adopté pour mettre en œuvre la directive. La Commission a considéré les dérogations accordées pendant la phase transitoire comme justification pour retarder la mise en œuvre intégrale jusqu'à cette date.

La situation détaillée concernant **la mise en œuvre juridique et administrative** dans les Etats membres, **les dérogations** accordées en vertu de la décision 98/385/CE de la Commission et **les données transmises** est exposée ci-dessous. Elle reflète la situation de novembre 2000 et est basée sur l'expérience avec la réception de données par la Commission et sur les rapports présentés par les délégations nationales lors des réunions du groupe de travail et du comité de coordination des statistiques de transport.

9.1. Belgique

La plupart des informations exigées par la directive maritime ont été déjà collectées par les déclarations 20 et 21 du Benelux sur la base d'un arrêté ministériel de 1975.⁴ Pour collecter les renseignements restants, une circulaire des douanes et l'administration de contributions indirectes de 1997⁵ ont introduit un formulaire supplémentaire de déclaration pour le transport et les unités de ro de récipient qui est joint en annexe aux déclarations 20 et 21. La circulaire contient une référence explicite à la directive du Conseil.

La collecte de toute l'information exigée par la directive devrait être effectuée depuis le 1er février 1997.

4 "Arrêté ministériel du 13.11.1975 relatif à la déclaration générale en matière de douane à l'entrée et à la sortie de navires." Publié dans Moniteur belge du 11.12.1975, p. 15811-15818. En vigueur depuis le 1.1.1976.

5 "Circulaire du 1.2.1997 de l'Administration des douanes et des accises D.D. 92.791 (abroge la Circulaire du 1.1.1995 n° D.L. 1/7.887)", entrée en vigueur le 1.1.1997.

On a accordé à la Belgique une dérogation pour le port d'Anvers pour la relation et le port de chargement/déchargement.

Jusqu'en novembre 2000, la Belgique a transmis à la Commission toutes les données annuelles et trimestrielles pour les années de référence 1997 à 1999, ainsi que des corrections. Le retard en transmission de données a été continuellement réduit pendant ces années, et les derniers ensembles de données ont été transmis en accord avec les délais prévus par la Directive.

9.2. Danemark

Le Danemark a déjà collecté des données sur le transport maritime avant l'adoption de la directive du Conseil. La collecte a été effectuée par deux enquêtes: l'une sur le transport par ferry-boat de passagers et de marchandises et l'autre sur les transactions dans tous les ports. Afin de se conformer à la directive, une troisième enquête a été introduite, couvrant le transport des marchandises dans les ports importants, commençant en 1997.

L'office statistique danois effectue la collecte de données sous l'autorisation générale de la Loi n° 196 du 8 juin 1966.⁶ Un acte juridique spécifique n'a pas été exigé pour transposer la directive.

Le Danemark a transmis à la Commission tous les ensembles de données annuels et trimestriels pour les années de référence 1997 à 1999 et pour le premier trimestre 2000. Des problèmes techniques initiaux de codes dans les données des premiers trimestres ont été résolus. Le retard de transmission de données a été réduit pendant ces années, et les derniers ensembles de données annuels ont été transmis en accord avec les délais prévus par la Directive.

9.3. Allemagne

L'Allemagne a relevé des informations statistiques sur le transport maritime depuis 1957. Afin de mettre en œuvre toutes les variables et classifications prévues par la directive, la législation en vigueur⁷ a été modifiée le 17 décembre 1999⁸. L'amendement contient une référence explicite à la directive 95/64/CE du Conseil et est en vigueur depuis le 1.1.2000.

Puisque la décision 98/385/CE de la Commission a accordé à l'Allemagne d'importantes dérogations⁹, elle peut se conformer à la directive pendant la période de transition sur base de sa loi de 1957. Les dérogations concernent les données sur

6 Comme par la suite modifié (en dernier par la Loi n° 1025 du 19.12.1992).

7 "Gesetz über die Statistik der Seeschifffahrt" du 26.7.1957, en vigueur depuis le 26.8.1957, publié en version consolidée dans BGBl, partie III, n° 9510-4, et "Verordnung über die Meldestellen für die Seeverkehrsstatistik" du 24.4.1958, en vigueur depuis le 1.5.1958, publié dans BAnz n° 80, modifié en dernier par décret du 5.11.1992 (BAnz p. 8761).

8 "Gesetz zur Neuordnung der Statistiken der Schifffahrt und des Güterkraftverkehrs", publié dans BGBl du 22.12.1999, partie I, n° 56, p. 2452.

9 Pour toute la dérogation partielle d'ensembles de données pour le port de chargement, relation (MCA), type de fret; dérogation totale pour le nombre de passagers dans A3, D1 (nationalité du navire); dérogation partielle pour la nationalité du navire dans E1 et le type de navire dans F1 (toutes pendant la période de transition entière).

les passagers et l'utilisation de la nomenclature de la directive pour toutes les variables excepté le port déclarant et la taille du navire.

L'Allemagne a transmis à la Commission des ensembles de données annuels et trimestriels pour toutes les années de référence ; toutefois, les données sont codées et classées selon le système national. Puisque ce système diffère de la nomenclature de la directive, les ensembles de données transmis ont été importés dans la base de production Eurostat dans un format agrégé après l'application d'un filtre développé par Eurostat. Les ensembles de données annuels et ceux pour les troisièmes et quatrièmes trimestres étaient transmis ponctuellement.

9.4. Grèce

Pour se conformer à la directive, la Grèce a adopté deux instruments juridiques: Une décision ministérielle commune sur la commande et l'autorisation de la mise en œuvre des travaux statistiques spécifiques dans le domaine du transport maritime des passagers, marchandises et véhicules¹⁰, applicable depuis le 1er janvier 1997, et une circulaire permanente commune sur la mise en œuvre des travaux et de l'harmonisation statistiques spécifiques de l'immatriculation statistique du transport maritime des passagers, des marchandises et des unités mobiles (véhicules), conformément à la directive 95/64/CE de l'Union européenne, du département des statistiques¹¹ de marine marchande, applicable depuis le 1er janvier 1998.

En parallèle, un nouveau système informatique a été établi, et une nouvelle méthodologie et un questionnaire distinct pour l'immatriculation des passagers, des unités mobiles et des marchandises pour les lignes domestiques et internationales ont été élaborés.

On a accordé à la Grèce des dérogations importantes ; seules des informations sommaires ont été exigées pendant la phase transitoire (aucune information n'a été exigée sur la relation, les détails du navire, et le type de fret (dans certains ensembles de données)). La collecte de données de fret a été commencée en 1998. Dans la pratique, la Grèce a rencontré des problèmes avec la non-réponse des fournisseurs de données, ce qui a entraîné des retards dans la construction des ensembles de données.

Jusqu'en novembre 2000, la Grèce a seulement transmis des données générales sur le transport de marchandises et de passagers pour l'année de référence 1997.

9.5. Espagne

L'Espagne a déjà relevé des statistiques de transport maritime avant l'adoption de la directive du Conseil et n'a donc pas demandé de dérogation. La législation en vigueur permet aux autorités espagnoles de collecter et de transmettre des données conformément à la directive sans aucune autre modification. Pour mettre en œuvre la directive, une deuxième version de l'application informatique SIGMA a été

10 "Ανάθεση και έγκριση διενέργειας ειδικών στατιστικών εργασιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών επιβατών, εμπορευμάτων και τροχοφόρων." N° 6792/G-81 de 11.4.1997; JO 333 du 23.4.1997.

11 "Διενέργεια ειδικών στατιστικών εργασιών και εναρμόνιση των στατιστικών καταγραφών θαλασσιών μεταφορών επιβατών, εμπορευμάτων και κινητών μονάδων (τροχοφόρων), σύμφωνα με την Οδηγία 95/64 της Ευρωπαϊκής Ένωσης, από το Τμήμα Στατιστικών Εμπορικής Ναυτιλίας". Circulaire du 15.4.1998.

développée, incorporant ainsi tous les variables, classifications et codes exigés par la directive. Dans la pratique, un problème méthodologique s'est posé dans la collecte du port de chargement/déchargement, qui semble souvent être confondu avec l'origine ou la destination définitive de la cargaison transportée.

L'Espagne était l'un des premiers pays à transmettre des données à la Commission ; elle a transmis tous les ensembles de données annuels et trimestriels pour les années de référence 1997 à 1999, avec une ponctualité de transmission progressive. Toutefois, plusieurs ports espagnols importants tels que Bilbao et Valence n'étaient pas inclus dans les ensembles de données fournis.

9.6. France

La législation en vigueur était suffisante pour collecter des données dans les deux premières catégories de ports en France: les sept plus grands ports, qui sont des entreprises publiques, et les grands ports d'intérêt national. Pour prescrire la collecte de données conformément à la directive maritime dans la troisième catégorie, à savoir les ports décentralisés, qui doivent fournir des statistiques sous un décret du 8 août 1986, un arrêt ministériel d'amendement a été adopté le 28 décembre 1999.¹²

Le ministère des transports a fourni un système informatique à plusieurs ports leur permettant de contrôler les mouvements de transport. Ce logiciel (TRITON) est adapté à la fois aux exigences de la directive et au programme de modernisation interne. Pour les ports équipés avec d'autres logiciels, le ministère leur a rappelé l'obligation d'adapter leurs systèmes aux structures des fichiers en sortie de l'application TRITON. En même temps, le ministère a mis en place un site Intranet qui sera accessible à tous les services maritimes français d'ici la fin de l'an 2000.

Dans la pratique, la France a rencontré certains problèmes avec la mobilisation des répondants et les flux de données des ports à l'administration nationale.

On a accordé à la France une dérogation partielle pour les informations sur le type de fret pour tous les ensembles de données et une dérogation totale pour la nationalité de l'enregistrement du navire.

La France a transmis seulement l'ensemble de données annuel A3 pour 1997 et 1998, et tous les ensembles pour le premier trimestre 2000 à la Commission.

9.7. Irlande

L'Irlande a jusqu'ici relevé des statistiques de transport maritime sur la base de la loi statistique de 1993. Un instrument statutaire supplémentaire est actuellement rédigé par le bureau du rapporteur parlementaire. Cet instrument rendra la fourniture de données maritimes par les ports (selon la directive maritime) une obligation légale.

Jusqu'à son entrée en vigueur, les données sont collectées à titre volontaire selon l'accord conclu par le groupe de travail des ports (établi en 1996) de fournir les données statistiques nécessaires. En coopération avec les ports qui sont au-delà du

12 Publié dans le JO du 31.12.1999 et dans le bulletin officiel du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement du 10.01.2000. Les annexes ont été publiées dans le bulletin officiel du 25.02.2000.

seuil de la directive (et doivent donc fournir des données détaillées), l'office statistique irlandais a élaboré un questionnaire central à compléter par les opérateurs d'expédition. Pour les petits ports, qui doivent signaler les données moins détaillées, une deuxième enquête a été établie. La nouvelle enquête "enquête nationale des ports en Irlande" est en cours depuis le premier trimestre de 1997.

L'Irlande n'avait demandé qu'un nombre limité de dérogations, notamment pour le type de fret. La Commission a reçu tous les ensembles de données annuels et trimestriels pour les années de référence 1997 à 1999, à part celles du port de Rosslaire. En raison de certains problèmes de codage qui se posaient lors de l'intégration dans la base de données commune, tous les ensembles de données ont été transmis à nouveau.

9.8. Italie

L'enquête sur les statistiques des transports maritimes effectuée en Italie depuis 1995 couvrait une partie des données requises par la directive. En vertu de la législation nationale, l'enquête est obligatoire pour les répondants.

Pour satisfaire aux autres exigences, il a fallu adapter le modèle de collecte de données. À cet effet, l'Italie a pris une mesure administrative consistant en l'introduction d'un nouveau questionnaire totalement révisé sur les déclarations statistiques dans le domaine des transports maritimes. Dans la pratique, ce nouveau modèle - utilisé depuis janvier 2000 - a posé quelques problèmes techniques et administratifs à l'Italie.

Du fait des dérogations octroyées en vertu de la décision 98/385/CE de la Commission, la directive n'est applicable dans sa totalité que depuis janvier 2000. Seules des informations sur la direction (destination), le nombre de navires, le tonnage et la charge unitaire devaient être communiquées selon la nomenclature définie par la directive pendant la période de transition.

L'Italie a transmis les ensembles de données annuels et trimestriels (sauf A2 et C1 qui faisaient l'objet d'une dérogation) pour les années de référence 1997 et 1998.

9.9. Pays-Bas

Les Pays-Bas ont déjà relevé des statistiques de transport maritime avant l'adoption de la directive européenne. Pour mettre en œuvre cette directive, certaines adaptations techniques et une révision de la loi nationale néerlandaise étaient nécessaires. L'amendement a été apporté par une décision du 5 juillet 1997¹³, qui contient une référence explicite à la directive 95/64/CE.

Au cours de la période de transition de trois ans, on a accordé aux Pays-Bas la dérogation partielle pour les informations sur le "port de chargement/déchargement", de la "relation" et du "type de fret".

13 "Besluit van 5 juli, houdende vaststelling van bepalingen met betrekking tot de verstrekking van scheepvaartgegevens voor statistische doeleinden (Besluit statistische gegevens scheepvaartverkeer)", publié dans "Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden, n° 341 du 5.7.1997.

Les Pays-Bas ont fourni à la Commission tous les ensembles de données annuels et trimestriels pour les années de référence 1997 à 1999. Les délais prévus par la Directive étaient généralement respectés pour les données annuelles et pour les quatrièmes trimestres. En accord avec les dérogations convenues, ces données sont détaillées par pays de (dé-)chargement, et non pas par port ou MCA. Les données ont été intégrées dans la base de données commune après traduction des codes nationaux. Tous les ensembles de données du premier trimestre 2000 ont été transmis avec les codes de la Directive.

9.10. Portugal

Grâce à sa tradition de collecte de statistiques maritimes, le Portugal n'a dû demander aucune dérogation de ses obligations de reportage en vertu de la directive maritime. La loi statistique en vigueur¹⁴ permet à l'office statistique national portugais de collecter et de transmettre des données conformément à la directive sans qu'un amendement soit nécessaire. Les données sont collectées par une nouvelle enquête depuis 1997 sur une base mensuelle et annuelle.

L'ensemble de données D1 pour les informations sur les passagers n'a pas été fourni par les ports portugais comme aucun d'entre eux ne dépassait le seuil de 400 000 passagers par année.

Le Portugal était l'un des premiers pays pour se conformer entièrement à la directive en ce qui concerne la collecte de données et la transmission complète. Tous les ensembles de données requis pour les années de référence 1997 à 1999 ont été transmis à la Commission. La ponctualité de transmission de données s'est amélioré pendant ces années, et le premier trimestre 2000 a été reçu dans les délais de la Directive. Les problèmes avec certains codes qui se sont produits au début ont été résolus.

9.11. Finlande

La Finlande collecte traditionnellement des informations statistiques sur le transport maritime. La base juridique pour cette collecte est une loi de 1990¹⁵, modifiée en 1997¹⁶ aux fins de la directive européenne. Le 16 décembre 1996, l'administration maritime finlandaise a adopté un acte administratif¹⁷ pour mettre en œuvre la directive dans le système statistique de finlandais.

La Finlande n'a exigé qu'une dérogation partielle pour une variable (le type de fret) pour l'année 1997, et était le premier pays à effectuer la transmission de données conforme aux exigences de la directive.

Tous les ensembles de données finlandais pour les années de référence 1997 à 1999 ainsi que pour le premier trimestre 2000 ont été transmis à la Commission. Néanmoins, ces données ne couvrent pas le trafic domestique finlandais, qui selon la

14 "Lei N° 6/89, (Lei Assembleia Da Republica) ", adoptée le 15.4.1989

15 "Merenkululaitoksesta annettu laki (13/1990)", en vigueur depuis le 1.3.1990.

16 "Laki merenkululaitoksesta annetun lain 1 ja 2§:n muuttamisesta (N:o 1248/1997)", en vigueur depuis le 1.1.1998.

17 Publié dans la publication officielle de FMA 4 du 1.1.1997, en vigueur depuis le 1.1.1997.

directive devrait également être inclus. Ces informations devront être ajoutées à l'avenir.

9.12. Suède

En Suède, la collecte des statistiques de transport maritime est basée sur une loi et un règlement sur les statistiques officielles de 1992.¹⁸ Avec un règlement sur le transport des personnes et des marchandises par mer de 1996¹⁹, et l'établissement d'une nouvelle enquête en 1996, la Suède a entièrement mis en œuvre la directive du Conseil dans son système juridique national.

Pour 1997, on a accordé à la Suède la dérogation totale pour le "nombre d'unités", et la dérogation partielle pour la "nationalité du navire", du "port de chargement", de la "relation" et du "type de fret" (dans les ensembles de données A1 et C1). Pour 1998 et 1999, elle a été exemptée partiellement de fournir le "type de fret" (dans les ensembles de données A1 et C1) et totalement des "unités sans charge".

La Suède a transmis à la Commission tous les ensembles de données annuels et trimestriels requis pour les années de référence 1997 à 1999 ainsi que pour le premier trimestre 2000. Les délais de transmission de données prévus par la Directive n'ont pas encore été respectés. Des problèmes avec certains codes dans les premiers lots de transmission ont été résolus par la retransmission de tous les ensembles de données.

9.13. Royaume-Uni

Au Royaume-Uni, la base juridique pour collecter les données est un instrument statutaire²⁰ adopté en 1997. La collecte des données de passagers ne présente pas un problème, puisqu'il y a déjà des systèmes établis pour les collecter. Quant aux données de fret, par contre, le RU n'avait établi qu'une enquête annuelle et moins détaillée. En 1997 le RU a commencé à concevoir un nouveau système de collecte pour les données trimestrielles et plus détaillées. La majorité des données est collectée auprès de compagnies de transport maritime et d'agents d'expédition, et certaines données sont obtenues auprès des ports à des fins de contrôle statistique. Les fournisseurs de données peuvent choisir entre cinq moyens pour déclarer, allant de questionnaires en papier à des méthodes d'EDI complètes. Environ 90 % des toutes les réponses ont été fournies en utilisant des méthodes électroniques.

On a accordé au RU une dérogation étendue pour les données de fret, c'est-à-dire une dérogation totale pour l'ensemble de données F1/F2 et pour les informations sur le port du chargement/déchargement, du trimestre et de la nationalité d'enregistrement pour tout transport de fret, ainsi qu'une dérogation partielle pour le type de fret.

Le RU a déjà fourni à la Commission les données trimestrielles et annuelles de passagers pour les années de référence 1997 et 1998, et les données de fret avec destination inconnue pour 1997 et 1998. Seul l'ensemble de données D1 a été fourni

18 "Lag om den officiella statistiken" (SFS 1992:889), adopté le 4.6.1992, en vigueur depuis le 1.1.1993, et "Förordning om den officiella statistiken" (SFS 1992:1668), adopté le 17.12.1992.

19 "Föreskrifter om uppgifter till statistik om person- och godstransporter inom sjöfart mm" (SIKA-FS 1996:01), adopté le 23 avril 1996, en vigueur depuis le 1.5.1996.

20 "The Statistical Returns (Carriage of Goods and Passengers by Sea) Regulations 1997" (Statutory Instrument 1997 No. 2330), fait le 24.9.1997, en vigueur depuis le 1.11.1997.

pour tous les trimestres 1999. Pour le premier trimestre 2000, tous les ensembles ont été transmis.

9.14. Norvège

La Norvège utilise la loi sur les statistiques du 16 juin 1989 n° 54 qui donne à l'Office statistique de Norvège l'autorité juridique pour collecter les informations statistiques exigées par la directive. Aucune mesure législative supplémentaire n'a été jugée nécessaire pour appliquer la directive. L'Office statistique de Norvège a prévu de commencer à rapporter en 1999.

La Norvège n'a pas encore transmis de données à la Commission.

9.15. Islande

Bien que la transposition formelle de la directive n'ait pas été achevée avant l'hiver 1998/99, l'Islande a pu fournir des informations détaillées pour 1998 dans l'ensemble de données annuel A3, avec des informations uniquement sur les marchandises et non sur les passagers. Reykjavik est le seul port islandais pour lequel les informations détaillées sont exigées.

L'Islande a également transmis les tableaux A1, A2 et C1 pour 1998, mais sans relation, port de chargement/déchargement et poids brut.

Dans la pratique, les deux problèmes principaux rencontrés dans la collecte de données en Islande sont d'obtenir l'information sur les navires et les données individuelles sur la destination ou l'origine des navires.

10. CONCLUSION

L'expérience avec la mise en œuvre de la directive maritime a été généralement positive. L'établissement du système de rapport dans les treize Etats membres de l'UE concernés, dans un total de presque 1100 ports statistiques, a impliqué des ressources et des efforts à tous les niveaux: Les ports, les administrations nationales compétentes et la Commission.

La période de transition de trois ans s'est avérée être appropriée aux nécessités d'adaptation. En janvier 2000, la majorité des Etats membres avaient adopté les actes juridiques et administratifs nécessaires et étaient prêts pour produire les statistiques requises. Jusqu'en novembre 2000, la Commission a reçu la majorité des données pour les trois premières années de référence exigées par la directive. Pourtant, l'information recueillie est incomplète en ce qui concerne trois Etats membres avec un trafic maritime important. Ceci a des répercussions négatives sur le calcul de totaux UE et sur la dissémination des données en général.

La ponctualité de la transmission de données doit encore être améliorée pour garantir une diffusion fiable et à temps utile des données maritimes. Techniquement, la transmission des données à la Commission a pu être améliorée sans cesse au cours de trois premières années, grâce aux outils électroniques de transmission.

Etant donné le seuil provisoire pour le devoir de reportage et les dérogations accordées au cours de la période de transition, les données complètes et comparables

sur le transport de marchandises et de passagers par mer seront disponibles seulement à partir de l'année de référence 2000.

Dans quelques pays il reste encore des problèmes avec la non-réponse des fournisseurs de données.

Par rapport au temps avant la directive, quand seuls certains des Etats membres ont fourni certaines données générales sur une base volontaire et non harmonisée, la directive constitue un avantage énorme: Pour la première fois, il y aura des informations régulières sur le transport maritime dans l'UE/EEE sur la base de définitions et de classifications harmonisées, et en couvrant un grand nombre de ports et d'indicateurs.

Jusqu'ici, les procédures prévues dans la directive pour fixer ses règles de mise en œuvre et pour l'adapter aux développements économiques se sont avérées satisfaisantes. Aucun changement dans le texte de la directive n'est demandé à court terme. À moyen terme néanmoins, les études préliminaires effectuées conformément à la présente directive peuvent mener à une nécessité d'apporter des changements. Ceci sera exploré une fois que davantage d'expérience est acquise avec la collecte des variables selon le système actuel.