



TRANSPORT MARITIME: APPROCHE STRATÉGIQUE

Les règlements européens sur le transport maritime mettent l'accent sur l'application du principe de liberté de circulation des services et l'application correcte des règles en matière de concurrence, tout en garantissant un niveau élevé de sécurité, de bonnes conditions de travail et des normes environnementales.

BASE JURIDIQUE

Article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, complété par les dispositions générales du traité relatives à la concurrence et à la libre prestation de services (voir fiche [3.1.4](#)).

OBJECTIFS

L'objectif premier est d'appliquer aux transports maritimes de l'Union le principe de la libre prestation de services inscrit dans le traité et d'assurer le respect des règles de concurrence. Cette politique se fonde en partie sur la nécessité pour l'Union européenne de se défendre contre la menace de concurrence déloyale de la part de flottes marchandes de pays tiers ainsi que d'œuvrer dans le monde à des conditions de concurrence équitables et stables pour les secteurs maritimes du monde entier.

Le transport maritime contribue fortement, aussi bien directement qu'indirectement, à la création d'emplois au sein de l'Union. Améliorer les conditions de travail, remédier à la pénurie de main-d'œuvre qualifiée et mettre en place des mesures en matière de qualifications professionnelles constituent dès lors également des priorités pour la politique en matière de transport maritime. Par conséquent, une politique cohérente du transport maritime de l'Union revêt une importance considérable pour le développement économique de l'Union.

Le transport maritime constitue également un élément essentiel de la politique maritime intégrée (PMI, voir fiche [5.3.8](#)). La politique de l'Union relative à la sécurité maritime est traitée dans un chapitre séparé (voir fiche [5.6.11](#)).

RÉALISATIONS

A. Orientation générale

Le transport maritime a fait l'objet d'un mémorandum de la Commission en 1985 intitulé «Vers une politique des transports — transports maritimes» et de la communication «Vers une nouvelle stratégie maritime» en 1996. Le Livre vert de la Commission relatif aux ports et aux infrastructures maritimes (COM(1997)0678) présentait un examen du secteur, avec une attention particulière portée aux problèmes des redevances portuaires et de l'organisation du marché, y compris l'intégration des ports dans les réseaux transeuropéens de transport (RTE-T).

B. Accès aux marchés

Le premier paquet législatif maritime remonte au 22 décembre 1986 et est constitué des règlements suivants: règlement (CEE) n° 4055/86 du 22 décembre 1986 portant application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes entre États membres et pays tiers (cabotage exclu), qui a levé les restrictions applicables aux armateurs de l'Union, après une période transitoire de six ans; règlement (CEE) n° 4057/86 relatif aux pratiques tarifaires déloyales dans les transports maritimes et règlement (CEE) n° 4058/1986 concernant une action coordonnée en vue de sauvegarder le libre accès au trafic transocéanique, qui a permis à la Communauté de contrer les mesures «protectionnistes» des États tiers.

Le Conseil a adopté en juin 1992 un deuxième paquet maritime de mesures relatives à la libéralisation progressive du cabotage national, c'est-à-dire l'accès des transporteurs non résidents dans un État membre donné aux services entre les ports dudit État. En particulier, le règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 a consacré le principe de la libéralisation du cabotage à partir du 1^{er} janvier 1993 pour les armateurs de l'Union qui exploitent des navires enregistrés dans un État membre.

C. Régime de concurrence

Le règlement (CEE) n° 4056/86, adopté par le Conseil le 22 décembre 1986, en fixant les procédures d'application des règles en matière de concurrence au transport maritime international à partir ou en direction d'un ou de plusieurs ports de la Communauté, vise à garantir qu'il n'y ait plus de distorsion de concurrence au moyen d'accords abusifs. Le règlement (CE) n° 1419/2006 du 25 septembre 2006 a toutefois abrogé le règlement (CEE) n° 4056/86 car il contenait l'exemption de groupe en faveur des conférences maritimes, en sauvegardant ainsi les accords entre compagnies de transport de ligne sur les prix et d'autres conditions de transport afin de réduire la concurrence entre les membres de ces conférences et d'augmenter les prix pour les utilisateurs.

Par ailleurs, le cabotage et les services de tramp (transport maritime non régulier de marchandises en vrac non conteneurisées) internationaux étaient encore exclus du régime de concurrence prévu par le traité, sur la base d'abord du règlement (CEE) n° 4056/86 et ensuite du règlement (CE) n° 1/2003 relatif à la mise en œuvre des règles prévues aux articles 81 et 82 du traité CE. Ces exceptions n'étant plus justifiées, le règlement n° 1419/2006 (CE) a modifié le champ d'application du règlement n° 1/2003 pour y inclure le cabotage et les services de tramp.

La Commission avait adopté le 1^{er} juillet 2008 des lignes directrices relatives à l'application aux services de transport maritime de l'article 81 (remplacé par l'article 101 du traité FUE). En septembre 2013, elle a décidé de ne pas proroger les lignes directrices sur les ententes dans le transport maritime, car elle a estimé que leur objectif de faciliter la transition d'un régime spécifique à un régime général d'application des règles de concurrence au domaine maritime était atteint. En matière d'aides d'État, déjà en 1997, la Commission avait adopté un cadre juridique autorisant les États membres à mettre en œuvre des dispositifs d'aides d'État au secteur maritime. En 2004 la Commission a confirmé ce cadre sous forme d'orientations révisées sur les aides d'État au transport maritime (communication C(2004) 43). Elle y explique quelles aides sont compatibles avec le traité, notamment dans le but de favoriser l'inscription de navires dans les registres des États membres ou leur réenregistrement sous le pavillon de ces derniers. Depuis lors, la Commission n'a plus présenté de nouvelles propositions.

L'ouverture à la concurrence des services portuaires en revanche demeure un chantier inachevé. En février 2001, la Commission avait présenté une communication sur l'amélioration de la

qualité des services portuaires (COM(2001)0035) accompagnée d'une proposition de directive sur l'accès au marché de ces services («premier paquet portuaire»). Au bout de presque trois ans, alors qu'un compromis avait été bouclé en comité de conciliation entre le Parlement et le Conseil, le Parlement européen a rejeté l'accord en novembre 2003. La Commission a ensuite tenté à nouveau de traiter le sujet et a présenté le 13 octobre 2004 une nouvelle proposition ([COM\(2004\)0654](#)), que le Parlement a également rejetée, cette fois-ci en première lecture, le 18 janvier 2006.

Le 23 mai 2013, la Commission a présenté un nouveau paquet de mesures pour la libéralisation des services portuaires. Il consiste en une communication et un règlement. La première intitulée «Les ports: un moteur pour la croissance» ([COM\(2013\)0295](#)) s'inscrit dans le cadre des orientations RTE-T révisées (orientations RTE, voir fiche [5.8.1](#)). En effet, cette nouvelle stratégie de l'Union, qui couvre les 319 grands ports maritimes du réseau transeuropéen de transport, consiste à éviter les interférences inutiles avec les ports performants et devrait aider les ports à la traîne à mettre en œuvre de bonnes pratiques et des approches de gestion solides tout en respectant pleinement la diversité et les situations particulières de chaque port. La communication accompagne une proposition de règlement établissant un cadre pour l'accès au marché des services portuaires et la transparence financière des ports ([COM\(2013\)0296](#)). Les nouvelles règles proposées introduisent des appels d'offres pour huit services portuaires: pilotage, remorquage, dragage, amarrage, ravitaillement en combustible, collecte de déchets, manutention des marchandises et services passagers. Toutefois, ces deux derniers ne seront pas concernés par les règles sur l'accès libre au marché, car ils relèvent du champ d'application de la directive sur l'attribution de contrats de concession (directive 2014/23/UE du 26 février 2014). L'autorité portuaire peut limiter le nombre de prestataires d'un service particulier et leur imposer des exigences minimales. D'autres règles concernent, entre autres, la consultation des usagers sur les redevances portuaires et la supervision indépendante. Les dispositions sociales régissant le régime de travail dans les ports ne figurent pas dans le règlement proposé et font l'objet des travaux du comité du dialogue social pour les ports (lancé en 2013 et réunissant autorités portuaires, exploitants de terminaux, dockers et autres travailleurs portuaires). La procédure législative étant reportée après les élections 2014, le Parlement a repris l'examen du rapport de K. Fleckenstein ([A8-0023/2016](#)) en approuvant une série d'amendements au règlement proposé par la Commission le 8 mars 2016; il a ainsi entamé la discussion avec le Conseil en trilogue.

D. Conditions de travail

La directive 1999/63/CE du 21 juin 1999 repose sur un accord conclu entre l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne (FST). Elle régit la durée du travail des gens de mer à bord des navires battant pavillon d'un État membre de l'Union, tandis que la directive 1999/95/CE du 13 décembre 1999 concerne l'application de ces dispositions aux navires de pays tiers faisant escale dans les ports de la Communauté.

Le 23 février 2006, l'Organisation internationale du travail (OIT) a adopté la convention du travail maritime (CTM), créant ainsi un seul instrument, concis et homogène, qui englobe toutes les normes actuelles relatives au travail en mer: droit à un lieu de travail sûr et sans danger pour les gens de mer, où les normes de sécurité en vigueur sont respectées, ainsi qu'à des conditions de travail et de vie décentes et à la protection de la santé, aux soins médicaux et à la protection sociale. La directive 2009/13/CE modifiant la directive 1999/63/CE porte mise en œuvre de l'accord conclu par l'ECSA et la FST concernant cette convention et instaure ainsi le dialogue social sectoriel.

La directive 2012/35/UE du 21 novembre 2012 modifiant la directive 2008/106/CE concernant le niveau minimal de formation des gens de mer dispose que la formation des gens de mer et la délivrance de titres à ces derniers sont régies par la convention de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (ci-après dénommée «convention STCW») de 1978, qui est entrée en vigueur en 1984 et a fait l'objet de modifications significatives en 2010 (amendements de Manille).

La directive 2013/38/UE du 12 août 2013 portant modification de la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port aligne davantage le texte sur la CTM de 2006 susvisée. La directive modifiée fait également référence: i) à la convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (convention AFS de 2001) et ii) à la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (convention «hydrocarbures de soute»).

La directive 2013/54/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative à certaines responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect et la mise en application de la convention du travail maritime a transposé l'accord conclu entre l'ECSA et la FST concernant cette convention de 2006.

Enfin, la directive 2015/1794/UE du 6 octobre 2015 modifie le texte de cinq directives (2008/94/CE, 2009/38/CE, 2002/14/CE, 98/59/CE et 2001/23/CE concernant l'information et la consultation de travailleurs, les comités d'entreprises, les licenciements collectifs, le transfert d'entreprises et l'insolvabilité de l'employeur) afin que les gens de mer soient intégrés par tous les États membres dans le champ d'application de ces directives.

E. Normes environnementales applicables aux transports maritimes

Au cours des dernières années, de nombreuses mesures ont été adoptées en faveur de la protection du milieu marin. Elles comprennent notamment:

- la directive 2000/59/CE du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison, qui prescrit et contrôle l'élimination obligatoire des hydrocarbures, des mélanges d'hydrocarbures, des déchets des navires et des résidus de cargaison dans les ports de l'Union européenne;
- le règlement (CE) n° 782/2003 du 14 avril 2003 interdisant les composés organostanniques sur les navires; ces composés étaient utilisés à l'origine comme agents antisalissure, pour empêcher la croissance d'organismes sur la coque des navires, mais sont source de graves dégâts environnementaux. Il met en œuvre la convention AFS, adoptée par l'OMI le 5 octobre 2001.
- la directive 2005/35/CE du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions; elle contient une définition précise des infractions et dispose également que celles-ci donnent lieu à des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives, qui peuvent comprendre des sanctions pénales ou administratives. La directive 2009/123/CE du 21 octobre 2009 modifiant la directive 2005/35/CE fait en sorte que les personnes responsables de rejets de substances polluantes fassent l'objet de sanctions appropriées, y compris de sanctions pénales même dans des cas moins graves,
- la directive 2012/33/UE du 21 novembre 2012 dite «soufre» prévoit que depuis le 1^{er} janvier 2015, les navires de fret circulant dans la Manche, en mer du Nord et en mer Baltique ne peuvent plus utiliser de carburant dont le contenu en soufre excède 0,1 %. Ces mers sont classées Seca (sulphur emissions control area) en conformité avec l'annexe VI de la

convention MARPOL. Voir aussi la directive 2016/802/UE du 11 mai 2016 sur la réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides qui codifie la directive 1999/32/CE.

F. La politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018

En janvier 2009, la Commission a présenté une communication sur les objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018 ([COM\(2009\)0008](#)). (Sur le même sujet, voir politique maritime intégrée, fiche [5.3.8](#)). Celle-ci abordait les principales options stratégiques pour le système de transport maritime de l'UE jusqu'en 2018. Cette communication détermine les domaines les plus importants dans lesquels il convient de prendre des mesures ainsi que toute une série de défis à relever à l'avenir, comme:

- le transport maritime européen face à la mondialisation des marchés et à la pression concurrentielle accrue;
- les ressources humaines, les compétences et le savoir-faire maritimes. Les mesures possibles concernent surtout l'amélioration de l'attrait des professions maritimes, l'amélioration des perspectives d'emploi des gens de mer, l'encouragement de perspectives de carrière complète dans les pôles d'activité touchant à la sphère maritime ainsi que l'amélioration de l'image du transport maritime. La transposition de la CTM ainsi que l'amélioration de l'éducation et de la formation et formation continue des équipages ont également été examinées;
- des mesures en vue d'atteindre l'objectif à long terme d'un transport maritime sans déchets ni émissions ainsi que des mesures visant à renforcer la sécurité du transport maritime et à prévenir le terrorisme et la piraterie;
- l'exploitation du potentiel du transport maritime à courte distance, par exemple grâce à l'établissement d'un espace européen du transport maritime sans frontières et au déploiement complet des projets d'autoroutes de la mer ou de connexions avec l'arrière-pays;
- la recherche et l'innovation dans le domaine maritime: la Commission a recommandé d'encourager l'innovation, la recherche technologique et le développement dans le secteur du transport maritime, afin d'améliorer l'efficacité énergétique des navires, de réduire leur incidence environnementale et d'améliorer la qualité de vie en mer. En outre, la création d'un cadre de référence pour la prestation de services «e-maritimes» aux échelons européen et mondial a également été préconisée.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN

Dans sa résolution du 12 avril 2005 sur le transport maritime à courte distance, le Parlement européen réclamait une plus forte promotion du transport à courte distance, la réduction, autant que possible, des procédures administratives, le développement de corridors de grande qualité entre les États membres de l'Union et demandait que la priorité soit accordée aux investissements dans les infrastructures afin d'améliorer l'accès aux ports.

Dans sa résolution du 5 mai 2010 sur les objectifs stratégiques et les recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018, le Parlement soutenait en principe l'approche de la Commission, et demandait, entre autres: d'appliquer davantage de mesures contre les abus des pavillons de complaisance, de présenter des nouvelles règles en matière d'aides d'État ainsi que les lignes directrices pour les ports, de mieux prendre en considération le transport maritime dans le cadre des RTE-T (et notamment via les autoroutes de la mer), d'améliorer la durabilité du transport maritime en réduisant les émissions produites par

les navires, en internalisant les coûts externes et en introduisant des normes environnementales mondiales dans le cadre de l'OMI, et de développer une politique européenne de transport maritime au sein d'un espace maritime commun.

Le 15 décembre 2011, le Parlement a adopté son rapport d'initiative sur une feuille de route pour un espace européen unique des transports en réponse au livre blanc de la Commission de 2011. En ce qui concerne le transport maritime, le Parlement a demandé: i) qu'une proposition concernant la «ceinture bleue» soit présentée d'ici 2013 (voir [COM\(2013\)510](#) final du 8 juillet 2013); ii) qu'une politique européenne soit introduite pour le transport maritime à courte et à moyenne distance; et iii) que 15 % au moins des fonds alloués aux RTE-T soient consacrés à des projets qui améliorent les connexions durables et multimodales entre les ports maritimes, les ports fluviaux et les plateformes multimodales.

Le 2 juillet 2013, le Parlement lui a donné suite par le biais d'une résolution ([P7_TA\(2013\)0300](#)) sur la croissance bleue qui constitue sa feuille de route en vue de la promotion de la politique maritime intégrée (PMI). Le Parlement préconise: a) la mise en place des systèmes de planification de l'espace maritime; b) la modernisation des infrastructures; c) la création d'un accès aux compétences professionnelles; et d) la garantie des financements (à travers, par exemple, de nouvelles règles en matière de capital-risque). Il convient de souligner que le Parlement a également insisté à nouveau sur l'importance essentielle des thèmes suivants: i) les compétences et l'emploi dans le secteur maritime; ii) la recherche et l'innovation; iii) la part de l'UE dans le transport maritime et la construction navale, ainsi que la nécessité de voir la Commission présenter rapidement les propositions législatives requises en vue de la création de la «ceinture bleue», en ce inclus l'indispensable révision du code des douanes de l'Union européenne.

Le 28 avril 2015, le Parlement européen a adopté une résolution législative approuvant, sans la modifier, la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du règlement (UE) 2015/757 du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification (monitoring, reporting and verification — MRV) des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports maritimes et modifiant la directive 2009/16/CE.

Le 8 mars 2016, par le biais d'un vote partiel en première lecture sur le rapport Fleckenstein (voir supra C), le Parlement a adopté des amendements visant à préciser la proposition de règlement établissant un cadre pour l'accès au marché des services portuaires et la transparence financière des ports. Les députés demandent, entre autres, que les services portuaires de dragage soient exclus du champ d'application du futur règlement.

[Christina Ratcliff](#)
03/2017