



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 ET OBJECTIFS

La base juridique est l'article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (traité FUE), complété par les dispositions générales du traité relatives à la concurrence et à la libre prestation de services (voir fiche [3.1.4](#)). L'objectif est d'appliquer aux transports maritimes de l'Union le principe de la libre prestation de services et d'assurer le respect des règles de concurrence. 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 intitulée «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).

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](#)]. Toute une série de défis à relever à l'avenir ont été mis en évidence:

- 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 stratégiques possibles concernent notamment l'amélioration de l'attrait des professions maritimes, l'amélioration de la formation 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;
- l'objectif à long terme d'un transport maritime sans déchets ni émissions, le renforcement de la sécurité du transport maritime et la prévention du terrorisme et de 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 promotion de l'innovation et des activités de recherche et de développement technologique, afin d'améliorer l'efficacité énergétique des navires, de réduire leur incidence environnementale et d'améliorer la qualité de vie en mer.

B. Accès aux marchés

Le premier paquet législatif maritime remonte au 22 décembre 1986 et est constitué des règlements suivants: le [règlement \(CEE\) no 4055/86](#), qui a levé les restrictions applicables aux armateurs de l'Union, le [règlement \(CEE\) no 4057/86](#), qui a abordé les pratiques tarifaires déloyales dans les transports maritimes et le [règlement \(CEE\) no 4056/86](#), qui a permis à la Communauté de contrer les mesures «protectionnistes» des États tiers.

Le Conseil a adopté en 1992 un deuxième paquet maritime de mesures relatives à la libéralisation progressive du cabotage national (l'accès des transporteurs non résidents dans un État membre donné aux services entre les ports dudit État), et en particulier le [règlement \(CEE\) no 3577/92](#) du 7 décembre 1992.

C. Régime de concurrence

Le [règlement \(CEE\) no 4056/86](#) a été abrogé par le [règlement \(CE\) no 1419/2006](#), qui a étendu le champ d'application au cabotage et aux services de tramp internationaux.

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 du traité CE (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 le changement de régime dans l'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 de la Commission](#)]. Elle y expliquait quelles aides étaient 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.

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, un compromis avait été trouvé en comité de conciliation entre le Parlement et le Conseil, mais le Parlement européen a rejeté l'accord le 20 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: une communication intitulée «Les ports: un moteur pour la croissance» [[COM\(2013\) 0295](#)] et une proposition de règlement établissant un cadre pour l'accès au marché des services portuaires et la transparence financière des ports [[COM\(2013\)0296](#)]. Le 15 février 2017, le [règlement \(UE\) 2017/352](#) du Parlement européen et du Conseil a été adopté. Cette nouvelle stratégie de l'Union s'inscrit dans le cadre des orientations RTE-T révisées (voir fiche [5.8.1](#)) et couvre 319 grands ports maritimes. L'objectif

est d'assurer des conditions de concurrence équitables dans le secteur, de protéger les opérateurs portuaires contre les incertitudes et de créer un climat plus favorable aux investissements publics et privés efficaces. Le règlement définit les conditions dans lesquelles la liberté de prestation de services portuaires s'applique, par exemple le type d'exigences minimales qui peuvent être imposées pour la sécurité ou la protection de l'environnement, les circonstances dans lesquelles le nombre d'opérateurs peut être limité ainsi que la procédure de sélection des opérateurs dans de tels cas. Il introduit des règles communes en matière de transparence du financement public et de tarification pour l'utilisation de l'infrastructure et des services portuaires, notamment en veillant à ce que les utilisateurs du port soient consultés. Il introduit, dans chaque État membre, un nouveau mécanisme de traitement des plaintes et de règlement des litiges entre les parties prenantes des ports. Enfin, il exige de tous les prestataires de services portuaires qu'ils fournissent aux travailleurs une formation appropriée.

Les dispositions sociales régissant le régime de travail dans les ports 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.

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 européenne des travailleurs des transports (ETF). 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; à des conditions de travail et de vie décentes; 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 de la CTM.

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»). Elle a été adoptée en 1978 et est entrée en vigueur en 1984, mais a fait l'objet de modifications significatives en 1995 et de nouveau en 2010.

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 mis en œuvre l'accord conclu entre l'ECSA et l'ETF concernant la CTM 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, tout en prévoyant les mécanismes de contrôle y afférents, 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 \(CE\) no 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. Elle a été modifiée par la [directive 2009/123/CE](#) du 21 octobre 2009 de 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 (la «directive sur la teneur en soufre») prévoit que les navires de cargaison naviguant dans les eaux territoriales des États membres ne seraient plus autorisés à utiliser des combustibles dont la teneur en soufre est supérieure à 0,1 % à compter du 1^{er} janvier 2015. 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.

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 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 fondamentalement la ligne de la Commission. Il demandait par ailleurs: 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, et de développer une politique européenne de transport maritime au sein d'un espace maritime commun.

Le 15 décembre 2011, le Parlement a adopté une [résolution](#) 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:

- qu'une proposition concernant la «ceinture bleue» soit présentée d'ici 2013 [voir [COM\(2013\)0510](#) du 8 juillet 2013];
- qu'une politique européenne soit introduite pour le transport maritime à courte et à moyenne distance; et
- 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 une [résolution](#) sur la croissance bleue présentant la feuille de route du Parlement en vue de la réalisation de progrès supplémentaires et de la relance de la PMI. Le Parlement a recommandé de mettre en place des systèmes de planification de l'espace maritime, de moderniser les infrastructures et de créer un accès aux compétences professionnelles. Fait important, le Parlement a également réaffirmé l'importance primordiale que revêtent les compétences ainsi que l'emploi, la recherche et l'innovation dans le secteur maritime, tout comme la part de l'Union dans le transport maritime et la construction navale.

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](#).

[Christina Ratcliff](#)

06/2017