



COMMISSION EUROPEENNE

Bruxelles, le 02.04.2011
COM(2011) XXX

PROPOSITION DE DIRECTIVE

**Sur l'instauration d'un espace maritime sans frontières et à la promotion du
commerce maritime intra-européen**

(présentée par la Commission)

FR



FR

TABLE DES MATIERES

| | |
|---|----------|
| TABLE DES MATIERES | 2 |
| EXPOSE DES MOTIFS..... | 3 |
| 1 - INTRODUCTION | 3 |
| 2 - HISTORIQUE | 4 |
| 3 - OBJECTIFS..... | 5 |
| 3.1. <i>Accomplissement du marché intérieur et espace maritime.</i> | 5 |
| 3.2. <i>Le commerce maritime intra-européen.</i> | 5 |
| 3.3. <i>Objectifs sociaux et environnementaux.</i> | 6 |
| 3.4. <i>Un espace sécurisé.</i> | 7 |
| PROPOSITION DE DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE SUR L'INSTAURATION D'UN ESPACE MARITIME SANS FRONTIERES ET SUR LA PROMOTION DU COMMERCE MARITIME INTRA-EUROPEEN | 8 |

EXPOSE DES MOTIFS

1 - Introduction

Le transport maritime est vital pour le commerce européen tant au sein de l'Union Européenne (UE) qu'avec nos partenaires commerciaux du monde entier. Ainsi, près de 90% du commerce extérieur de l'UE et plus de 40% du commerce intra-européen s'effectuent par voie maritime. L'objectif de cette directive est de faciliter et de favoriser le développement du commerce maritime intra-européen et de supprimer tous les obstacles à son accroissement.

A la différence du transport maritime en Haute mer le transport maritime intra-européen doit lutter contre la concurrence du transport routier, ferroviaire et multimodal. La Commission entend par la présente proposition offrir au transport maritime intra-européen les outils pour être compétitif.

L'intérêt de cette proposition de directive est de répondre au besoin croissant de l'organisation d'un espace maritime européen et ainsi de développer et simplifier le commerce maritime intra-européen.

Le transport de marchandises par navire partant d'un port européen pour en rejoindre un autre ne doit plus être considéré comme un transport international engendrant droits, taxes et autres documents administratifs multiples. Le coût résultant de ces procédures induit une attractivité faible.

Au sein de l'UE, dans le cadre d'un transport routier intra-européen, les formalités douanières ont été supprimées. Ainsi l'entreprise doit simplement déposer une déclaration d'échange de biens (DEB). Ce n'est pas le cas en matière de transport maritime puisque les navires qui font escale dans un port européen sont confrontés à une série de procédures administratives au départ et à l'arrivée. Ces procédures sont pour la plupart issues de réglementation européennes et internationales dans les domaines des douanes, de la fiscalité, du contrôle aux frontières, du commerce, de la gestion des déchets, des statistiques, des contrôles vétérinaires et phytosanitaires, de la santé, de la sécurité...

Une harmonisation et une simplification des documents et des procédures administratives permettraient au transport maritime de devenir un transport concurrentiel face au transport routier.

Les parties intéressées (compagnies maritimes, armateurs, professionnels du commerce international) ont donné leur avis et ont insisté sur le fait que les procédures administratives imposées au transport maritime sont souvent d'une complexité inutile et variable d'un Etat à l'autre. Dès lors ces procédures n'ont pour effet que de bloquer les navires aux ports, d'augmenter les coûts et de retarder le chargement et déchargement des navires.

2 - Historique

La Commission ainsi que le Parlement européen conviennent que notre forte tradition maritime constitue un atout de l'Europe.

La politique maritime intégrée (ci-après nommée PMI) de l'UE entamée en 2007 démontre l'intérêt de la mise en place d'un espace maritime sans frontières ou d'une « ceinture bleue ». La PMI symbolise une stratégie ambitieuse.

La PMI reflète la volonté d'une politique intersectorielle au niveau maritime pour en finir avec les raisonnements sectoriels. En fait l'Union européenne est dans une démarche d'harmonisation et de regroupement de tous les domaines touchant au maritime : la pêche, la recherche, la biologie, l'industrie, l'énergie, l'environnement, la protection du patrimoine maritime, la sécurité, le transport et le commerce. L'Union entend par le biais de la PMI éviter les redondances pour tendre vers un système efficace et cohérent à tous les niveaux. La PMI correspond à un nouveau modèle de gouvernance des océans et des mers, c'est-à-dire qu'elle intègre l'avis et les intérêts des parties prenantes (compagnies maritimes, pêcheurs, Etats, chercheurs ...).

C'est dans ce cadre de la PMI que plusieurs initiatives ont été prises.

Le livre vert et le livre blanc publiés par la Commission européenne exposent de façon générale les attentes de l'UE en matière d'affaires maritimes¹. Ils pointent du doigt le besoin d'organiser le transport et le commerce maritime.

Par la suite, et plus spécifiquement, la Commission présente dans une communication du 21 janvier 2009 les « objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018 ». Elle dessine ensuite les contours d'un futur espace maritime européen sans frontières dans une communication du même jour. Cet espace avait été auparavant annoncé dans une communication de la Commission du 22 juin 2006².

La PMI correspondant à un nouveau modèle de gouvernance des consultations des parties intéressées ont été organisées tant sur l'ensemble de la PMI que sur l'instauration d'un espace maritime sans barrières plus spécifiquement. Ainsi en octobre 2007 a été lancée la « consultation sur un espace maritime européen sans barrières en vue de renforcer le marché intérieur des transports maritimes intra-communautaires » Ainsi la Commission démontre son intérêt à prendre en compte les réalités du marché et de la pratique.

¹ Livre vert du 7/06/2006 .Vers une politique maritime de l'Union : une vision européenne des océans et des mers.
Livre blanc du 10/10/2007. Une politique maritime intégrée pour l'UE.

² « Pour une Europe en mouvement, mobilité durable pour notre continent, examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports publié en 2001 par la Commission Européenne ». COM (2006) 314 du 22/06/2006.

3 - Objectifs

3.1. Accomplissement du marché intérieur et espace maritime.

La création de cet espace maritime européen sans frontières répond à l'objectif d'étendre le marché intérieur au transport maritime intra-européen en le rendant ainsi plus attrayant et plus compétitif, tout en protégeant davantage l'environnement.

Le but est de supprimer les procédures administratives inutiles et trop coûteuses. Il convient d'harmoniser les formalités d'un port à l'autre. La Commission, dans sa communication du 21 janvier 2009, propose un plan d'action et présente des mesures à court, moyen et long terme afin que l'UE s'affranchisse de tous ces obstacles à la libre circulation et au bon fonctionnement du marché intérieur.

En ce sens, il convient d'organiser ce que sera le nouveau commerce maritime intra-européen découlant de la mise en place de l'espace maritime européen sans frontières.

3.2. Le commerce maritime intra-européen.

Le développement de ce commerce maritime intra-européen va engendrer un accroissement de l'industrie maritime au niveau local. En effet, il est logique d'adapter les structures et d'appréhender les changements futurs. Ainsi, les ports régionaux et locaux seront sollicités en tant que points stratégiques, de passages, de chargement, de livraison, de dédouanement et une politique portuaire est à définir.

Les entreprises locales et régionales vont se mobiliser, utiliser l'espace, employer des salariés. Ces salariés répondant à un besoin croissant devront être compétents, formés spécifiquement aux métiers de la mer. Le haut niveau d'emploi coïncide avec le développement économique.

La mobilisation des entreprises va également passer par les réseaux européens de pôles des activités maritimes ou clusters (entités regroupant des entreprises et des professionnels du monde maritime). Ces enceintes ont pour but de réunir les professionnels du maritime pour opérer une synergie et un échange constructif. Il faut les différencier des conférences maritimes aujourd'hui interdites par un règlement 1419/2006 du Conseil du 26 septembre 2006. L'intervention de ces clusters doit rester en conformité avec le droit européen de la concurrence et doit au maximum prendre en compte les petites et moyennes structures considérant le développement des ports locaux et régionaux.

3.3. Objectifs sociaux et environnementaux.

Par ailleurs, par le biais de cette proposition de directive, la Commission démontre son intérêt dans l'organisation d'un transport « propre ». En effet, d'après une étude réalisée par la Commission Européenne le transport maritime est le moyen de transport le plus respectueux de l'environnement. Il émet cinq fois moins de CO₂ que le transport routier et treize fois moins que le transport aérien. Il est le transport le moins consommateur d'énergie, soit deux fois moins que le transport ferroviaire et jusqu'à dix fois moins que le routier. Il s'impose dès lors comme un mode de transport durable. La Commission n'entend pas toutefois rester sur ces acquis et favorise dans ce texte les dispositions environnementales qui peuvent paraître nécessaires en parallèle avec l'instauration de l'espace maritime européen et le développement du commerce maritime. Ainsi cette directive met en place une évaluation environnementale obligatoire dans l'hypothèse d'une modernisation ou d'une restructuration portuaire.

La présente directive propose aux entreprises, sur la base du volontariat, la mise en place de la responsabilité sociale des entreprises. Ce mécanisme permet d'intégrer au sein de l'entreprise les critères environnementaux, sociaux et économiques. Les grandes compagnies maritimes sont concernées mais également les PME. La fonction prépondérante d'une entreprise est de créer de la valeur, en dégagant des bénéfices pour ses propriétaires et ses actionnaires. Mais en même temps, elle peut contribuer au bien-être de la Société. De nos jours, les entreprises sont de plus en plus conscientes du fait que leur succès économique ne dépend plus uniquement d'une stratégie de maximalisation des profits à court terme, mais d'une prise en compte de la protection de l'environnement et de la promotion de leur responsabilité sociale.

Cette responsabilité sociale joue également un rôle dans les questions en rapport avec l'emploi. L'entreprise par ce biais-là répondra en partie aux besoins sociaux du monde maritime. En effet, face à la pénurie de professionnels du secteur et face au développement du commerce maritime intra-européen, il est nécessaire de mettre en place une politique sociale visant à promouvoir les métiers touchant au maritime. Cela passe notamment par la reconnaissance des diplômes, des compétences et par l'organisation de sessions de formation professionnelle.

En outre il faut prendre conscience de l'urgence de la situation liée au fait que l'Union Européenne s'élargit et la mondialisation joue un rôle de plus en plus important. En effet cela a induit une croissance importante du volume des activités de transport engendrant des problèmes d'encombrement manifestes et des pressions grandissantes sur l'environnement et la sécurité.

3.4. Un espace sécurisé.

Les paquets législatifs Erika I, II et III définissent un cadre juridique en suivant à la fois une logique de prévention et une logique de sanction et de réparation. L'ensemble de ces textes offrent les moyens d'organiser un espace maritime européen sécurisé en contraignant les Etats Membres pavillon en matière d'immatriculation afin de valoriser les pavillons européens. De plus, ces paquets législatifs imposent des audits aux Etats Membres dans le cadre de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) dans le but de révéler d'éventuelles lacunes.

Malgré ces textes européens relatifs à la sécurité maritime la Commission dans une communication du 15 octobre 2009, après l'adoption du paquet Erika III, insiste sur le besoin d'une intégration de la surveillance maritime, d'une coordination entre les autorités compétentes et d'un environnement commun de partage des informations. En l'espèce, il donc convient d'inviter les Etats Membres à mettre en place cette coordination et de faire le lien avec les guichets uniques présentement instaurés pour tendre vers un système efficace.

L'objectif de cette proposition de directive est bel bien de répondre à ces problématiques de marché intérieur, de transport, de commerce, d'environnement et de sécurité.

PROPOSITION DE

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE

SUR L'INSTAURATION D'UN ESPACE MARITIME SANS FRONTIERES ET SUR LA PROMOTION DU COMMERCE MARITIME INTRA-EUROPEEN.

LA COMMISSION EUROPEENNE,

vu, le Traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne et particulièrement la première partie du TFUE, le titre I articles 2,3 et 4 et la troisième partie du TFUE, les titres I et II respectivement relatifs au marché intérieur et à la libre circulation des marchandises et le titre VI relatif aux transports.

vu, le Livre vert de la Commission du 7 juin 2006 « Vers une politique maritime de l'UE : une vision européenne des océans et des mers ».

vu, le Livre bleu de la Commission du 10 octobre 2007 « Une politique maritime intégrée pour l'UE ».

vu, le document de travail des services de la Commission : document accompagnant le Livre bleu de la Commission de 2007 sur une politique maritime intégrée.

vu, le document de travail des services de la Commission intitulé « rapport de l'état d'avancement de la politique maritime intégrée de l'UE ».

vu, la communication de la Commission intitulée « Objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018 » du 21 janvier 2009.

vu, la résolution du Parlement Européen du 20 mai 2008.

vu, la résolution du Parlement Européen du 21 octobre 2010 sur la politique maritime intégrée.

vu, la résolution du Parlement Européen du 6 juillet 2010 visant à alléger la charge administrative dans le domaine du transport maritime.

vu, le règlement CEE 2454/93 fixant les dispositions d'application du code des douanes communautaire.

vu, la communication de la Commission du 10 octobre 2007 sur le réexamen de la réglementation sociale dans la perspective d'emplois plus nombreux et de meilleure qualité dans les professions maritimes de l'UE.

vu, le règlement 1419/2006 du Conseil du 26 septembre 2006 abrogeant les exemptions par catégorie en matière maritime.

vu, la communication de la Commission intitulée « Vers des clusters de classe mondiale dans l'UE » du 17 octobre 2008.

vu, la communication de la Commission sur une politique portuaire européenne du 18 octobre 2007.

vu, le Livre vert sur la promotion d'un cadre européen pour la mise en œuvre de la responsabilité sociale des entreprises du 18 Juillet 2001.

vu, la directive du 18 février 2002 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des Etats Membres de l'UE.

Statuant conformément à la procédure ordinaire visée à l'article 294 du traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne,

La Commission Européenne,

Considérant ce que suit :

- (1) Le Parlement européen et le Conseil ont souligné que l'élimination des obstacles juridiques à l'établissement d'un véritable marché intérieur représente une priorité pour l'accomplissement de l'objectif fixé par le Conseil européen de Lisbonne, des 23 et 24 mars 2000.
- (2) La suppression de ces obstacles, tout en garantissant un modèle social européen avancé, constitue une condition essentielle pour surmonter les difficultés rencontrées dans la réalisation des objectifs de la stratégie de Lisbonne et relancer l'économie européenne, en particulier en termes d'emploi et d'investissement.
- (3) Par espace maritime de l'Union européenne, on entend les eaux territoriales des États membres de l'UE, les zones économiques exclusives et les plateaux continentaux au sens de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, ainsi que l'ensemble des activités maritimes qui y sont menées, que ce soit au fond de la mer, en subsurface, en surface et au-dessus de la mer, ou encore les installations, les navires de charge, les bateaux de petite taille et les navires qui sont liés d'une façon ou d'une autre à l'UE, que ce soit par un pavillon, un titre de propriété ou un mandat de gestion.

- (4) À cela s'ajoutent également toutes les zones de recherche et de sauvetage et toutes les zones d'opération qui auront été désignées pour une opération maritime menée par l'UE sous le commandement d'une autorité civile ou militaire.
- (5) Considérant que cette proposition de directive a pour objectif d'instaurer un espace maritime européen sans frontières et de simplifier et développer le commerce maritime intra-européen.
- (6) Le franchissement des frontières maritimes ne doit plus être un obstacle au bon déroulement du commerce maritime.
- (7) Le transport maritime doit bénéficier de la libre circulation des marchandises à l'instar du transport routier afin de pouvoir être compétitif.
- (8) Au vue de la mise en place d'une Politique Maritime Intégrée (PMI) au sein de l'Union Européenne depuis 2007³ et considérant les livres vert et blanc de la Commission visant à la mise en place de cette PMI⁴.
- (9) La résolution du Parlement européen du 20 mai 2008 félicite l'intention de la Commission d'accélérer la préparation de ses propositions visant à créer une zone de transport maritime commune pour mettre en place une stratégie globale en matière de transport maritime pour la période 2008-2018.
- (10) Prenant en compte les réalités environnementales, la Commission choisit de faire de l'aspect environnemental un leitmotiv du texte pour tenter d'intégrer la question environnementale dans tous les domaines qui découlent de l'instauration d'un espace maritime européen sans frontières.
- (11) Selon l'article 11 du TFUE, l'environnement doit être pris en compte dans la définition et la mise en œuvre des autres politiques européennes afin de promouvoir le développement durable.
- (12) Faciliter les transports maritimes constitue un objectif essentiel de l'UE en vue de renforcer la position de la navigation dans le système de transport, en remplacement ou en complément d'autres modes de transport dans une chaîne de transport de porte à porte.
- (13) La mondialisation et l'élargissement de l'UE ont entraîné une croissance importante de volume des activités de transport au cours de ces dernières décennies et, selon les prévisions, la demande va encore augmenter. C'est pourquoi il faut tirer profit du transport maritime à courte distance qui est bien adapté à la géographie de l'Europe.
- (14) Dans le but de faciliter les procédures administratives et douanières, il est prévu la création d'un guichet unique.
- (15) Le constat à l'heure actuelle est simple et justifie nettement l'instauration de ce guichet unique. En effet l'exécution des procédures administratives impose aux navires de traiter avec plusieurs intervenants portuaires. On comprend les conséquences financières que ces procédures peuvent avoir. De plus en créant un guichet unique le système est plus efficace, plus fiable et surtout plus rapide.
- (16) Dans le cadre d'une amélioration de la transmission électronique des données les systèmes électroniques « e-maritime » sont adaptés et seraient compatibles avec les

³ Communication de la Commission sur une politique maritime intégrée pour l'UE 10/10/2007.

⁴ Livre vert du 7/06/2006 .Vers une politique maritime de l'Union : une vision européenne des océans et des mers. Livre bleu du 10/10/2007. Une politique maritime intégrée pour l'UE.

systèmes de douane électronique « e-customs » mis en place par la décision 70/2008/CE du Parlement Européen et du Conseil du 15 janvier 2008.

- (17) Dans le cadre de la stratégie de Lisbonne, les Etats Membres et l'UE se sont engagés à améliorer la compétitivité des entreprises exerçant des activités en Europe. Conformément à la décision 2004/387/CE du Parlement Européen et du Conseil du 21 avril 2004 relative à la fourniture interopérable des services paneuropéens d'administration en lignes aux administrations publiques et aux citoyens, la Commission et les Etats Membres devraient établir des systèmes d'information et de communication efficaces et effectifs pour l'échange d'information.
- (18) Il est nécessaire de clarifier l'utilisation des formulaires uniformisés de la Convention sur la facilitation du transport maritime international (FAL) de l'Organisation maritime internationale⁵ en remplaçant la directive 2002/6/CE concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des Etats Membres de la Communauté et ainsi prendre en compte la mise en place d'une transmission électronique des données pour un abandon du support papier à l'horizon 2014.
- (19) Cette Convention FAL visant à faciliter les voyages et les transports maritimes et telle que modifiée par la suite, elle comporte une série de modèles de formulaires normalisés destinés aux formalités déclaratives à remplir par les navires à l'entrée ou à la sortie d'un port.
- (20) Toujours dans le but de simplifier les formalités douanières pour les marchandises transportées d'un port de l'UE à un autre et d'augmenter l'efficacité du transport maritime, il convient de modifier le Règlement 2454/93 de la Commission⁶ pour insérer la notion et le régime de présomption d'origine.
- (21) Par ce biais, les navires à leur arrivée dans un port de l'UE et en provenance d'autres ports de l'UE transportant des marchandises d'origine européenne n'auraient pas à justifier de leur origine européenne. On comprend donc l'avantage que cela peut avoir dans l'accomplissement du marché intérieur.
- (22) Considérant cette libéralisation et cette harmonisation du transport maritime il convient d'organiser le commerce intra-européen.
- (23) L'accroissement du commerce intra-européen et du transport à courte distance induit le développement et l'éventuelle restructuration de ports régionaux et locaux au sein de l'UE.
- (24) Considérant que le respect de l'écosystème des ports est une priorité, la mise en place d'une évaluation environnementale dans le cadre de l'expansion des ports doit être une étape incontournable afin de concilier la future croissance du transport maritime avec les logiques environnementales.
- (25) Face à de telles attentes environnementales la responsabilité sociale des entreprises (ci après nommée RSE) jouera un rôle pour améliorer l'efficacité énergétique des navires, réduire toujours plus leur incidence environnementale au-delà des préoccupations sociales. L'objectif à long terme réside dans un transport maritime

⁵ Convention FAL visant à faciliter le transport maritime international. 9/04/1965.

⁶ Règlement 2454/1993 de la Commission fixant certaines dispositions d'application du règlement 2913/92 du Conseil établissant le code des douanes communautaire.

sans déchets ni émission et cela passe par l'aide des entreprises et grandes compagnies maritimes.

- (26) La RSE est un concept dans lequel les entreprises intègrent volontairement les préoccupations sociales, environnementales et économiques dans leurs activités et dans leur interaction avec les parties prenantes. De nos jours, les entreprises sont de plus en plus conscientes du fait que leur succès économique ne dépend plus uniquement d'une stratégie de maximalisation des profits à court terme, mais d'une prise en compte de la protection de l'environnement et de la promotion de leur responsabilité sociale, y compris les intérêts des consommateurs.
- (27) La RSE peut contribuer au développement durable tout en renforçant le potentiel d'innovation de l'UE et sa compétitivité. De plus, la mondialisation a rendu l'organisation des entreprises plus difficile car les activités croissantes des entreprises à l'étranger font apparaître de nouvelles responsabilités au niveau planétaire, surtout pour ce qui est des pays en voie de développement. Ensuite, l'image, la réputation et par conséquent le succès des entreprises dépend de leur engagement en faveur des consommateurs. Enfin, les entreprises ont un intérêt manifeste à contribuer au développement de la connaissance et de l'innovation s'ils veulent profiter d'une main-d'œuvre compétente.
- (28) La responsabilité sociale des entreprises ne devrait néanmoins pas être vue comme un substitut à la réglementation ou à la législation concernant les droits sociaux ou les normes environnementales, y compris un substitut à l'élaboration d'une nouvelle législation appropriée. Dans les pays où de telles réglementations n'existent pas, les efforts devraient se concentrer sur la mise en place du cadre réglementaire ou législatif adéquat afin de définir une base équitable, à partir de laquelle les pratiques socialement responsables peuvent être développées.
- (29) Afin que les entreprises et autres opérateurs soit informés de la création de cet espace maritime européen, il semble évident de promouvoir le commerce maritime et d'envisager des solutions commerciales pour attirer les entreprises et les flux d'investissements vers le secteur portuaire. Il faut garantir les conditions adéquates pour attirer des flux d'investissement vers le secteur portuaire en privilégiant les projets de modernisations et d'infrastructures portuaires.
- (30) La mise en place d'une politique portuaire à l'image de celle définie dans la communication de la Commission du 18 octobre 2007 est envisagée. Ainsi, on constate que les grands ports européens (Anvers, Le Havre ou encore Rotterdam) sont considérés comme globalement efficaces. Le problème réside dans les ports régionaux souvent enclavés, disposant d'un espace restreint et de peu de liaisons avec l'arrière-pays.
- (31) Considérant que la mise en place d'un commerce sécurisé et libéralisé est un objectif essentiel de cette proposition.
- (32) Les trois paquets successifs adoptés sur la sécurité maritime (Erika I, II, III) répondent à l'exigence de sécurité dans le commerce maritime tant extérieur qu'intra-européen et constituent un cadre réglementaire nettement satisfaisant.

- (33) Considérant la directive 2009/17 modifiant la directive 2002/59 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et le système européen d'échange d'informations maritimes « SAFESEANET ».
- (34) Toutefois dans sa communication du 15 octobre 2009⁷, la Commission insiste sur le besoin d'un environnement commun de partage de l'information et sur une intégration de la surveillance maritime. Les autorités compétentes sont organisées par secteur et ne recoupent pas leurs informations. Un échange d'information est pourtant opportun et permet de tendre vers un système effectif, efficace et économique.
- (35) Les Etats Membres devront, eu égard à l'accroissement du commerce maritime intra-européen et au développement des ports régionaux, exiger la mise en place des entités et enceintes nécessaires afin d'assurer une surveillance et une sécurité maritime accrues. Ainsi, ils devront s'adapter aux besoins du nouveau commerce maritime européen.
- (36) Considérant qu'il est souhaitable d'envisager de promouvoir les métiers liés au maritime et de mettre en place une formation de niveau élevé pour répondre à la demande.
- (37) Le livre vert de 2006 a soulevé la question de l'exclusion du secteur maritime de certains pans de la législation sociale et du droit du travail européen. De plus l'UE est confrontée à une pénurie des « gens de mer ». Le secteur des ressources humaines a tout intérêt à être intégré dans cette directive puisqu'il s'inscrit comme étant une conséquence du développement du commerce maritime intra-européen.
- (38) Il est important de redorer l'image du monde maritime et de faciliter la mobilité de la main d'œuvre. L'attrait auprès des jeunes peut passer par le lancement d'un « Erasmus maritime ».
- (39) L'objectif est d'accroître la qualité et les compétences des gens de mer européens afin de garantir la sécurité en mer et la protection de l'environnement. La responsabilité sociale des entreprises contribue au niveau social à améliorer les conditions de vie des gens de mer.
- (40) L'Organisation mondiale du travail et l'Organisation maritime internationale font en sorte de créer un régime juridique sécurisé pour ces employés, l'UE doit soutenir ces initiatives.
- (41) Les entreprises maritimes ou compagnies maritimes ayant tendance à se regrouper, il est souhaitable de les encadrer eu égard aux Règlements 1499/2006 et 1490/2007 abrogeant les exemptions par catégories des conférences maritimes.
- (42) Depuis le 18 octobre 2008, les conférences maritimes sont illégales pour les échanges à destination et en provenance des ports de l'UE.
- (43) Le Parlement européen accueille favorablement⁸ le réseau européen de pôles d'activités maritimes ou clusters et demande à la Commission de soutenir ces organisations émergentes en soutenant notamment leur capacité d'innovation, en

⁷ Comm. 2009/538 sur la voie de l'intégration de la surveillance maritime : un environnement commun de partage de l'information pour le domaine maritime de l'UE.

⁸ Résolution du PE du 21/10/10 sur la PMI.

renforçant les coopérations transnationales, en œuvrant à une plus grande ouverture aux PME et en améliorant leur visibilité.

- (44) L'Europe ne manque pas de clusters mais est marquée par une fragmentation persistante du marché, une faiblesse des liens entre industrie et recherche ainsi qu'une coopération insuffisante au niveau de l'UE. Ainsi les clusters européens ne peuvent pas faire durablement face à la concurrence internationale.
- (45) Les PME doivent jouer un rôle considérant le développement des ports locaux et régionaux. Ces clusters constituent une enceinte adaptée et concourent à promouvoir d'avantage le domaine maritime en Europe tout en prenant en compte les PME.

A ARRETE LA PRESENTE DIRECTIVE

Chapitre I

Objectif et définitions

Article premier

Objectif

1. La présente directive établit des dispositions générales permettant de faciliter l'exercice de la libre circulation des marchandises.
2. La présente directive a pour objet de développer le transport maritime et de renforcer la compétitivité de l'économie maritime européenne. Par le biais d'un espace maritime européen sans barrières, les entreprises du secteur maritime pourront bénéficier des avantages du marché intérieur et de la libre circulation des marchandises.

Article 2

Délimitation de l'espace maritime sans frontières

Au sens de la Convention des Nations Unies de *Montego Bay* de 1982 l'espace maritime européen se définit comme l'espace englobant :

- Les eaux territoriales de chaque Etat Membre,
- Les zones économiques exclusives telles qu'entendues par chaque Etat Membre,
- Les plateaux continentaux tels que définis par chaque Etat Membre.

Article 3

Champ d'application

1. La présente directive s'applique pour les transports de marchandises effectués par voie maritime sur le territoire de l'UE comprenant les eaux intérieures, la mer territoriale, la zone contigüe et la zone économique exclusive de chaque Etat Membre.
2. La présente directive ne s'applique que pour les transports de marchandises par voie maritime excluant le transport des passagers.

Article 4

Définitions

1. « Espace maritime intra-européen » : espace dans lequel circulent les navires transportant des marchandises.
2. « Transport maritime de marchandises » : transport qui consiste à déplacer des marchandises par voie maritime à l'aide de porte-conteneurs.
3. « Clusters » : Un cluster regroupe des entreprises, des opérateurs économiques et des institutions géographiquement proches. Ils ont pour objectif de renforcer les synergies entre les divers domaines d'activités et de stimuler l'essor économique. Les clusters constituent un phénomène principalement axé sur le marché et occupent aujourd'hui une place importante dans la réalité économique de l'Europe.
4. « Gens de mer » : professionnels travaillant en mer et dans le milieu maritime en général.
5. « Guichet unique » : un système qui permet aux opérateurs de fournir à un seul organisme toutes les informations requises en vertu des réglementations applicables en matière d'exportation et d'importation. Le nombre de guichet unique peut varier d'un Etat Membre à l'autre. Lorsque plusieurs autorités sont compétentes au niveau régional, l'une d'entre elle peut assurer le rôle du guichet unique. Les guichets uniques peuvent être constitués non seulement par des autorités administratives mais également par des chambres de commerce et d'industrie.

Chapitre II

Instauration d'un espace maritime européen sans frontières

SECTION I

SIMPLIFICATION DES FORMALITES DOUANIERES POUR LES NAVIRES EFFECTUANT DES LIAISONS ENTRE LES PORTS DE L'UE

Article 5

La présomption d'origine européenne

1. La présomption d'origine européenne s'applique pour des marchandises n'ayant eu aucun rapport passé ou futur avec un port hors UE sous réserve que ces marchandises soient transportées sous couvert d'un document de transport unique établi dans l'Etat Membre de départ.
2. Les marchandises non européennes transportées à bord de ces navires sont soumises à une procédure de transit.

Article 6

Régime douanier spécifique

1. Les navires chargés de conteneurs à la fois de marchandises d'origine européenne, chargées dans un Etat Membre, et de marchandises d'origine non européenne, chargées lors d'une escale dans un port hors UE devront être organisés de manière spécifique.
2. Les navires contenant ces deux sortes de marchandises devront être strictement compartimentés afin de séparer ces deux sortes de marchandises et ainsi créer :
 - un espace avec les conteneurs « origine européenne » faisant l'objet d'un plombage douanier dans un port de l'UE attestant ainsi de l'origine européenne jusqu'à la fin du trajet et exonérant ainsi de toute procédure supplémentaire à l'arrivée, sous réserve d'un contrôle non systématique assuré par l'Etat du port.
 - un espace avec les conteneurs « origine hors UE » faisant l'objet d'un contrôle à l'arrivée du port UE.

SECTION II

SIMPLIFICATION DES FORMALITES ADMINISTRATIVES

Article 7

Simplification des procédures

Les Etats Membres reconnaissent les formulaires normalisés de la Convention sur la facilitation du trafic maritime international (FAL) de l'Organisation maritime internationale. Les Etats Membres reconnaissent également toutes les catégories de renseignements qu'ils prévoient comme attestant de manière suffisante qu'un navire a rempli les formalités auxquelles correspondent les documents.

Article 8

Les systèmes « e-maritime »

1. La Commission et les Etats Membres mettent en place des systèmes maritimes électroniques sûrs, intégrés et accessibles pour l'échange des données figurant dans les documents de transport et dans les formulaires ainsi que l'échange d'autres informations pertinentes.
2. La Commission et les Etats Membres fournissent le cadre et les moyens permettant à ces systèmes maritimes électroniques de fonctionner.

Article 9

La transmission électronique

1. Les formulaires sont désormais transmis par le biais du système « e-maritime ».
2. Les Etats Membres mettant tout en œuvre pour abandonner les documents papier d'ici 2014.

Article 10

Echange des données

1. Les systèmes « e-maritime » permettent les échanges de données entre les autorités de surveillance maritime des Etats Membres ainsi que :
 - les autres autorités compétentes,
 - les opérateurs économiques.

2. La divulgation ou la transmission des données se fait dans le strict respect notamment des dispositions en vigueur suivantes :
 - Directive 95/46/CE du Parlement Européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données.
 - Règlement 45/2001 du Parlement Européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation des données.

Article 11

Le guichet unique

1. Toutes les informations récoltées ayant trait au transport de marchandises par voie maritime sont envoyées par voie électronique et par le biais des systèmes « e-customs » institués par la décision 70/2008 et « e-maritime » au guichet unique.

2. Chaque Etat Membre définit préalablement son guichet unique.

3. La dénomination, l'adresse et les coordonnées du guichet unique sont rendues publiques.

4. Le guichet unique de chaque Etat membre collabore avec les autorités compétentes au niveau européen et constitue l'interlocuteur unique.

5. Chaque guichet unique est en relation avec les autres guichets uniques de chaque Etat Membre.

Chapitre III

Promotion et Encadrement du commerce maritime intra-européen

SECTION I

PROMOTION DU COMMERCE MARITIME INTRA-EUROPEEN

Article 12

Objectif de promotion

Chaque Etat Membre met en œuvre les mécanismes nécessaires à la bonne promotion du commerce maritime.

Article 13

Séminaire interprofessionnel

Une fois par an, les professionnels du transport et les entreprises exportatrices et importatrices se réunissent localement pour s'informer du développement du secteur maritime.

SECTION II

DEVELOPPEMENT DES PORTS REGIONAUX ET POLITIQUE PORTUAIRE

Article 14

Evaluation environnementale

1. Le présent article concerne l'évaluation des incidences sur l'environnement des projets publics et privés susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement.
2. Au sens du présent article on entend par « projet » :
 - toute modification, ou modernisation des structures portuaires,
 - la réalisation de travaux de construction.
3. Une évaluation environnementale est préalable à toute expansion ou modernisation de port.

Article 15

Procédure d'évaluation environnementale

1. Le maître d'ouvrage, avant de déposer son projet de modification ou de modernisation des structures portuaires, établit une première évaluation environnementale à l'attention des autorités compétentes afin que celles-ci analysent au mieux l'impact.
2. Les autorités compétentes se réfèrent aux législations en vigueur en matière d'urbanisme applicables dans leur Etat Membre.
3. Dans le cas où l'Etat Membre ne dispose pas de procédure satisfaisante, il tout met en œuvre pour la création de celle-ci.

Article 16

Faciliter les liens avec l'arrière pays

Afin de faciliter l'accès aux lieux de livraison finaux, les Etats Membres mettent en œuvre si nécessaire les infrastructures utiles au départ des ports régionaux pour permettre l'acheminement des marchandises par d'autres modes de transport de façon optimale.

SECTION III

LA RESPONSABILITE SOCIALE DES ENTREPRISES

Article 17

Domaine d'application et caractéristiques

1. La responsabilité sociale des entreprises (ci-après RSE) s'adresse aux grandes entreprises maritimes ainsi qu'aux PME du secteur maritime.
2. La présente directive ne donne aucun caractère obligatoire à la responsabilité sociale des entreprises. Chaque entreprise est libre de la mettre en œuvre.
3. La responsabilité sociale des entreprises n'est pas un substitut aux réglementations sociales et environnementales, c'est pourquoi tout Etat Membre ne disposant pas d'un cadre légal satisfaisant en la matière doit d'abord agir en ce sens avant de proposer la RSE aux entreprises.

Article 18

Mise en place de la responsabilité sociale des entreprises

1. Chaque Etat Membre fait le nécessaire pour promouvoir la RSE et pour poursuivre des campagnes de sensibilisation.
2. Chaque entreprise ayant choisi d'intégrer la RSE établit une feuille de route présentant :
 - les objectifs sociaux,
 - les objectifs environnementaux,
 - les objectifs économiques,
 - les mécanismes mis en œuvre pour les atteindre.
3. Chaque entreprise s'accorde à établir tous les 2 ans un rapport sur les actions menées et leur impact au sein de l'entreprise.
4. L'entreprise soumet dès lors cette feuille de route et les rapports qui en découlent aux autorités nationales compétentes, au Conseil économique et social européen et à la Commission.

Chapitre III

Surveillance de l'espace maritime européen sans frontières

Article 19

Coordination des autorités compétentes

Les Etats Membres coordonnent les autorités compétentes en matière de surveillance maritime afin de réduire le nombre d'interlocuteurs et de centraliser les compétences en organisant notamment des relations et des systèmes d'échanges d'information entre les autorités sectorielles afin de recouper les informations.

Article 20

Relations entre les guichets uniques et l'Agence de Sécurité Maritime

Les guichets uniques présentement créés devront collaborer avec l'Agence de Sécurité Maritime en fournissant toutes les informations susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité, la sûreté ou l'environnement.

Article 21

Surveillance régionale accrue

Les Etats Membres doivent, eu égard au développement des ports régionaux, organiser une surveillance efficace au niveau régional concernant les points suivants :

- Etat des navires et conformité avec les normes techniques et environnementales en vigueur.
- Position et trajectoire des navires.

Article 22

Gestion des menaces transfrontalières

La coordination des autorités compétentes, la transmission des données et la réduction du nombre d'interlocuteurs doit pouvoir faciliter une approche transnationale et transsectorielle renforcée pour répondre aux menaces transfrontalières, notamment en haute mer.

Chapitre IV

Aspects sociaux et formation des gens de mer

Article 23

Promotion de l'emploi pour les gens de mer

1. La Commission travaille avec les Etats Membres, les partenaires sociaux, les clusters maritimes et les établissements universitaires à orientation maritime afin d'améliorer le statut des métiers de la filière maritime, d'offrir aux jeunes européens des perspectives de carrières plus attrayantes à long terme dans les clusters maritimes, sur les navires ou au sein des compagnies maritimes et de faciliter les emplois en mer et à terre.
2. Toutes les professions qualifiées notamment dans les domaines de la navigation, de l'ingénierie de l'administration et de l'électronique seront couvertes.
3. Les entreprises ayant opté pour l'instauration de la RSE auront intérêt à disposer dans leur volet social de mécanismes de promotion de l'emploi pour qu'au sein d'une même entité les salariés prennent connaissance des possibilités de carrières qui leur sont offertes.

Article 24

Qualification des gens de mer

1. Les Etats et les entreprises doivent prévoir des périodes de formation professionnelle dans le cadre du temps de travail afin de permettre aux salariés d'être plus efficaces et ainsi à l'entreprise d'être plus compétitive.
2. La haute qualification des gens de mer et l'accroissement de leurs compétences permettront de garantir la sécurité en mer et la protection de l'environnement.
3. Les Etats Membres, en totale collaboration avec la Commission, les partenaires sociaux, les clusters maritimes, les établissements d'enseignement supérieur s'efforceront de mettre en place un « certificat d'excellence maritime ».
4. Les Etats Membres, en collaboration avec les établissements d'enseignement supérieur favoriseront la mobilité des étudiants dans le cadre du programme Erasmus afin que ces derniers soient d'autant plus mobiles et plus polyvalents.

Chapitre V Les clusters maritimes

Article 25

Politique de développement et d'excellence

Les Etats Membres, en collaboration avec la Commission encouragent l'excellence, l'innovation et la compétitivité des clusters et favorisent la coopération et la mobilité transnationale des investissements, des chercheurs, des personnes hautement qualifiées.

Article 26

Promotion de la coopération transnationale des clusters

Les clusters mettent en place un pôle « coopération transnationale » pour renforcer les échanges entre clusters et ainsi faciliter :

- les échanges de connaissances et d'idées neuves,
- l'expertise du marché et de personnel qualifié,
- un partage de l'accès aux différents centres de recherches.

Article 27

Intégration des PME au sein de clusters

Les Etats Membres prennent en compte les PME innovantes dans leur politique visant le développement et l'excellence des clusters afin de permettre un échange de compétences.

Chapitre VI Disposition d'exécution

Article 28

Harmonisation et caractère impératif de la présente directive

1. Dans la mesure où la présente directive contient des dispositions harmonisées et en vertu du principe de coopération loyale, les États membres veilleront à ne pas maintenir ou introduire dans leur droit national des dispositions excédant les objectifs établis par la présente directive.
2. Les États membres veillent à ce que le consommateur ne puisse renoncer aux droits qui lui sont conférés en vertu des dispositions du droit national qui mettent en œuvre la présente directive ou qui lui correspondent.

Article 29

Mise en œuvre

1. Les États membres adoptent et publient les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive, au plus tard 2 ans à compter de la notification de la présente directive. Ils en informent immédiatement la Commission.
2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive. La Commission en informe les autres États membres.

Chapitre VII

Dispositions finales

Article 30

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union Européenne*.

Article 31

Destinataires

Les Etats Membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 9 février 2011.

Par le Commissaire en charge du marché
intérieur et des services,
Perrine Gaston