



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 2.7.2004
SEC(2004) 875

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

Annexe à la

**Communication de la Commission au Conseil, au Parlement Européen, au Comité
Économique et Social européen et au Comité des Régions**

sur le transport maritime à courte distance

{COM(2004)453 final}

ANNEXE I

Tableau de correspondance (Progrès) entre les discussions de la réunion de Gijón, le Programme pour la promotion du transport maritime à courte distance et la présente communication

Discussions de Gijón		Programme de promotion COM (2003) 155 final Fiches d'action		Présente communication	
N°.	Objet	N°.	Objet	Chapitre N°.	Objet
1.	Simplification, harmonisation et réduction du nombre de procédures et de documents, notamment grâce à l'échange électronique de données.	1. 6. 7. 8. 9. 10.	Formulaires FAL de l'OMI Guide des procédures douanières applicables au TMCD Identification et élimination des obstacles; Rapprochement des pratiques nationales et informatisation des procédures douanières communautaires RDT Guichets administratifs uniques	4.1.1. 4.2. 4.5. 8.	Obstacles supprimés : OMI-FAL, transport par barges Rotterdam/ Anvers, transport fluviomaritime au départ/à destination de Duisburg, contrôles vétérinaires et phytosanitaires Procédures douanières pour la navigation à courte distance: Guide des procédures douanières, Service régulier de transport maritime agréé, NSIT, Douanes 2007, groupes de contact Douanes, fenêtre unique Sûreté des ports : dispositions complémentaires en matière de sûreté Progrès au niveau national
2.	Compétitivité des ports, compétitivité des services de manutention, progrès sur le «paquet portuaire», pas d'augmentation artificielle des coûts	7.	Recensement et élimination des obstacles	4.1.1. 8.	Problèmes résolus : dispenses de pilotage, libéralisation des services portuaires en Espagne Progrès au niveau national

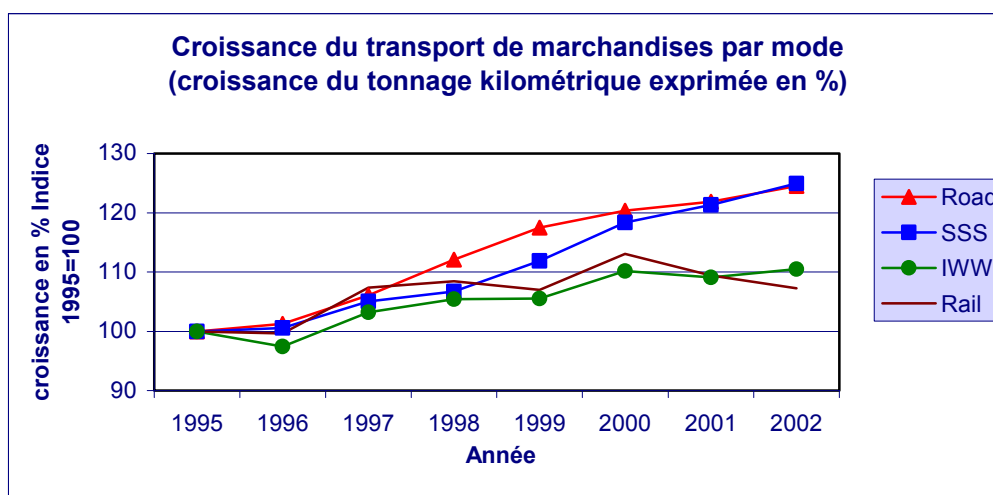
Discussions de Gijón		Programme de promotion COM (2003) 155 final		Présente communication	
		Fiches d'action			
N°.	Objet	N°.	Objet	Chapi-tre N°.	Objet
3.	Interconnexion et interopérabilité des modes terrestres et maritimes, notamment compatibilité technique, unités de chargement intermodales, services et information, planification stratégique des infrastructures de transport	3. 4. 7. 9.	Unités de chargement intermodales Autoroutes de la mer Identification et élimination des obstacles; RDT	4.1.1. 4.3. 5. 8.	Recensement des obstacles : poids maximal en transport combiné Unités de chargement Autoroutes de la mer Progrès au niveau national
4.	Soutien des autorités publiques ; Marco Polo	2.	Marco Polo	6.	Marco Polo
5.	Autoroutes européennes de la mer, coopération transfrontière, suivi régulier	4.	Autoroutes de la mer	5.	Autoroutes de la mer
6.	S'assurer le concours de tous les acteurs de la chaîne intermodale Correspondants pour le TMCD et centres de promotion du TMCD, FIM et initiatives régionales y contribuent	11. 12. 13.	Préserver le rôle essentiel des correspondants pour le TMCD Garantir le bon fonctionnement et l'orientation des travaux des Centres de promotion du TMCD Promouvoir l'image du TMCD	7.1. 7.2.	Correspondants pour le TMCD Centres de promotion du TMCD et réseau européen pour le TMCD

Discussions de Gijón		Programme de promotion COM (2003) 155 final Fiches d'action		Présente communication	
N°.	Objet	N°.	Objet	Chapi -tre N°.	Objet
7.	Améliorer les performances du TMCD sur le plan environnemental; besoin de navires spécialisés pour le TMCD	5.	Améliorer les performances environnementales du TMCD	3.	Avantages et inconvénients sur le plan environnemental
		9.	RDT		

ANNEXE II

Aperçu statistique

La directive du Conseil relative au relevé statistique des transports de marchandises et de passagers par mer¹ n'est entrée pleinement en vigueur qu'en 2000 (avec des données incomplètes pour 1997-1999). Elle permettra peu à peu de constituer la principale source de données grâce à la collecte de séries de données suffisantes pour analyser les tendances. Pour le moment, la Commission a utilisé en partie les données communiquées par 41 ports² membres de l'Organisation des ports maritimes européens (ESPO). La Commission adresse ses remerciements aux autorités de ces ports et à ESPO pour avoir coordonné cet exercice. Elle a adopté, pour élaborer la communication sur le transport maritime à courte distance de 1999 et le programme pour la promotion du transport maritime à courte distance de 2003, une méthode similaire qui a clairement fait ses preuves³.



Graphique 1: Croissance en pourcentage du trafic, exprimé en tonnes-kilomètres, du transport routier (*Road*), du transport maritime à courte distance (*Short Sea Shipping*), du transport par voie navigable (*IWW*) et du transport ferroviaire (*Rail*) pour la période 1995-2002.

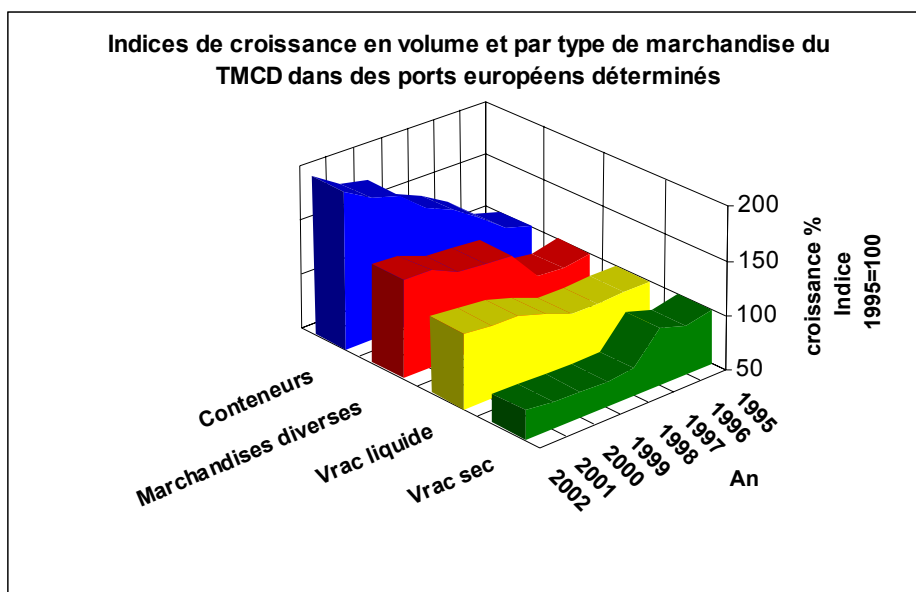
¹ Directive 95/64/CE du Conseil du 8 décembre 1995 relative au relevé statistique des transports de marchandises et de passagers par mer, JO L 320 du 30.12.1995, p. 25, mises en œuvre par les décisions de la Commission 98/385/CE du 13 mai 1998, JO L 174 du 18.6.1998, p. 1, 2000/363/CE du 28 avril 2000, JO L 132 du 5.6.2000, p.1, et 2001/423/CE du 22 mai 2001, JO L 151 du 7.6.2001, p. 41.

² Århus, Algeciras, Anvers, Baléares, Barcelone, Bilbao, Brême, Castellón, Cagliari, Carthagène, La Corogne, Ferrol, Gêne, Gijón, Hambourg, Helsinki, Huelva, Kotka, Lisbonne, Livourne, Luebeck, Naples, Oslo, Ostende, Palerme, Piombino, Le Pirée, Ravenna, Rotterdam, Sköldvik, Szczecin, Stockholm, Tarente, Tarragone, Thessalonique, Trapani, Trelleborg, Valence et Venise. D'autres données ont été communiquées par l'intermédiaire du Centre belge pour la promotion du transport maritime à courte distance sur les volumes totaux de trafic pour ce mode à Gand et à Bruges-Zeebrugge. Les données fournies dans le cadre de cet exercice pour l'ensemble du RU et de la Suède ont servi à faire des évaluations en vue d'accroître la fiabilité des résultats.

³ Afin de corriger l'écart entre les données habituellement exprimées en tonnes pour mesurer les volumes de cargaisons en transport maritime et les données exprimées en tonnes-kilomètres pour les autres modes, les services de la Commission travaillent à l'élaboration d'un outil qui permettrait de faire des comparaisons valables entre modes en convertissant les tonnes utilisées en transport maritime en tonnes kilométriques. Une première version de cet outil, déjà utilisée par Eurostat, est en train d'être affinée en collaboration avec le réseau thématique pour le transport maritime à courte distance (REALISE, 5ème programme-cadre de RDT, cf. www.realise-sss.org).

⁴ Les données pour la route, le rail et les voies navigables intérieures, ainsi qu'une partie des données relatives au transport maritime à courte distance (1995-1999) sont tirées de l'ouvrage «EU Energy and

De même que dans la communication de 1999, les données fournis par les ports membres d'ESPO montrent que la composante du transport maritime à courte distance qui a connu la croissance la plus rapide est le trafic conteneurisé, qui a pratiquement doublé entre 1995 et 2002 (cf. graphique 2).



Graphique 2: Indices de croissance en volume et par type de marchandise («conteneurs»; «autres marchandises conventionnelles»; «vrac liquide» et «vrac sec») du trafic maritime à courte distance dans des ports européens déterminés.

Transport in Figures: Statistical Pocketbook 2003». Les données pour 2000-2002 ont été fournies par les gestionnaires des ports recensés dans la note de bas de page 25.

ANNEXE III

Avantages et inconvénients sur le plan environnemental

En ce qui concerne les performances du transport maritime sur le plan environnemental, la communication de la Commission de 1999 présente quelques estimations relatives aux émissions mais, en dehors de ces estimations, il est difficile de trouver des études objectives sur le sujet. Quoi qu'il en soit, en février 2000, la section italienne de «Friends of the Earth International» a publié une étude sur les avantages du transport maritime du point de vue de l'environnement⁵. Les conclusions de cette étude corroborent celles de la communication de la Commission et montrent que ce mode est viable sur le plan environnemental. En outre, des travaux ultérieurs⁶ semblent confirmer que le transport maritime consomme peu d'énergie et émet peu de CO₂.

Toutefois, ces dernières études semblent indiquer que la mise au point de moteurs et de carburants plus propres, ainsi que de pots d'échappement à convertisseur catalytique pour les poids lourds permet au transport routier de rattraper son retard dans certains domaines. Ainsi, pour ce qui est des particules et des oxydes d'azote (NO_x), le niveau des émissions des véhicules équipés d'un moteur répondant aux toutes dernières normes d'émission «EURO» peut tomber en dessous de celui du transport maritime.

Il n'en reste pas moins que, lorsque l'on considère les coûts externes au sens large, comme les coûts induits par le bruit, les accidents et les encombrements, le transport maritime à courte distance aura des performances plus intéressantes, même si de nouvelles normes techniques sont introduites dans le transport routier. On peut donc affirmer que le transport maritime donne toujours globalement de bons résultats sur le plan environnemental, mais que ces résultats pourraient être améliorés, notamment en ce qui concerne les émissions de polluants atmosphériques.

À cet égard, en novembre 2002, la Commission a présenté une proposition de directive visant à diminuer la teneur en soufre des combustibles marine utilisés dans l'Union européenne⁷. La proposition a pour objet de réduire les émissions d'oxyde de soufre (SO_x) des navires en fixant à 1,5 % la teneur maximale en soufre des combustibles marine dans les «Zones de contrôle des émissions de SO_x» désignées par l'annexe VI de la convention MARPOL 73/78. Par ailleurs, la proposition vise à appliquer la même limite en soufre aux combustibles utilisés

⁵ Les avantages du transport maritime pour l'environnement; une comparaison mer-route-rail sur quatre axes européens, CONFITARMA, ECSA et Amici della Terra, Italie, février 2000.

⁶ 'Environmental costs to short sea operators in relation to their competitive position within intermodal transport' par le Lloyd's Register of Shipping, sous la direction du ministère néerlandais des Transports, des travaux publics et de la gestion de l'eau, juin 2001.

Méthode de calcul des émissions de gaz d'échappement et de la consommation d'énergie des véhicules en Finlande, Lipasto 2002 (<http://lipasto.vtt.fi/indexe.htm>), mise au point par le «Technical Research Centre» de Finlande. Leur projet «Unit Emission» a pour objet de calculer les émissions unitaires moyennes pour les marchandises transportées en Finlande.

Résultats intermédiaires fournis par le Réseau thématique pour le transport maritime à courte distance (REALISE) créé en application du 5ème Programme-cadre (Module de travail 3 - analyse des incidences sur l'environnement). Les résultats définitifs de ce module de travail sont attendus pour l'automne 2004. Cf. www.realise-sss.org.

⁷ Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marine, COM (2002) 595 final du 20.11.2002, modifiée par le COM (2003) 476 final du 1.8.2003.

pour les navires à passagers (c'est-à-dire les navires homologués pour le transport de plus de 12 passagers) effectuant des liaisons régulières au départ et à destination des ports de la Communauté. Le Conseil Environnement de décembre 2003 a conclu qu'il conviendrait de finaliser rapidement la proposition. Il a également salué la stratégie plus générale élaborée par la Commission pour réduire les émissions atmosphériques des navires de mer⁸, qui porte notamment sur des normes en matière d'émissions de NO_x applicables dans l'Union européenne, dans l'hypothèse où l'OMI ne fixerait pas de limites plus strictes d'ici 2006.

⁸ Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil: «Une stratégie de l'Union européenne pour réduire les émissions atmosphériques des navires de mer», COM(2002)595 final du 20.11.2002.

ANNEXE IV

Exemples de problèmes résolus

Complexité administrative - convention FAL de l'OMI

Pour pallier à la complexité avérée des procédures administratives du transport maritime à courte distance, le Conseil et le Parlement européen ont adopté en février 2002 une directive⁹ qui stipule que les États membres doivent reconnaître les formulaires internationaux FAL de l'OMI¹⁰ dans leur format normalisé pour les navires qui entrent dans et quittent les ports de l'Union européenne. Cette directive, qui est entrée en vigueur le 9 septembre 2003, a permis de remplacer la cinquantaine de formulaires différents utilisés auparavant par 5 formulaires standard. Ces formulaires standard sont ceux définis par la convention FAL de l'OMI¹¹, ce qui ouvre la voie à leur utilisation dans le monde entier. La directive porte sur les formalités déclaratives générales qui se rapportent au navire, aux provisions de bord, aux effets de l'équipage, à l'équipage et - le cas échéant - aux passagers.

Transport de conteneurs sur barge entre Rotterdam et Anvers

Auparavant, lors du transport de conteneurs sur barges entre les ports de Rotterdam et d'Anvers (23 000 barges, soit 17 millions de tonnes en 2003), l'original des documents relatifs à la cargaison (documents T1) devait être présenté aux autorités douanières compétentes. Un projet pilote intitulé «naviguer sans papiers» a été lancé pour mettre en place l'échange électronique de données entre les parties concernées dans les deux ports et réduire au maximum le nombre de documents papiers qui doivent accompagner physiquement la marchandise.

Transport fluviomaritime au départ ou à destination de Duisburg

Les navires fluviomaritimes qui effectuent des liaisons au départ ou à destination des ports allemands sur le Rhin devaient auparavant s'arrêter dans les ports des Pays-Bas pour remplir certaines formalités douanières même lorsqu'ils ne faisaient que passer sur le territoire néerlandais. Cela était dû au fait que les Pays-Bas constituaient alors la frontière extérieure de la Communauté. L'accomplissement de ces formalités entraîne des retards et des coûts supplémentaires (droits de port notamment). Les autorités néerlandaises ont introduit une déclaration électronique pour les services fluviomaritimes agréés au départ ou à destination de Duisburg. Cette déclaration permet d'éviter des escales intermédiaires régulières dans les ports néerlandais.

⁹ Directive 2002/6/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 février 2002 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres de la Communauté, JO L 67 du 9.3.2002, p. 31.

¹⁰ Formulaires normalisés de l'OMI visant à faciliter le trafic maritime.

¹¹ Convention de l'OMI visant à faciliter le trafic maritime international (convention FAL) adoptée le 9 avril 1965.

Dispenses de pilotage

Une dispense de pilotage (DP) est un document autorisant le personnel à bord, en général le capitaine, à effectuer toutes les opérations qui, autrement, requièrent obligatoirement l'intervention de pilotes.

En général, pour recevoir une DP, dans les cas où elles sont autorisées, le capitaine ou le membre de l'équipage compétent doit parler la ou les langues du pays. Aux Pays-Bas, les DP peuvent être obtenues si la personne connaît l'anglais, à condition qu'elle ait aussi une certaine connaissance des termes maritimes néerlandais. La Suède a encore assoupli la règle et délivre désormais des DP en anglais sans exiger de connaissance du suédois (17 % des DP en 2003). D'autres pays envisagent d'adopter des mesures similaires.

Poids maximal en transport combiné au départ ou à destination des ports

Le poids autorisé maximal des poids lourds pour le transport de conteneurs au départ ou à destination des ports français était de 40 tonnes. Cependant, au début de l'année 2004, la législation nationale a été modifiée et autorise désormais la circulation de véhicules d'un poids maximal de 44 tonnes sur les routes d'accès aux ports en France. Cela permet d'harmoniser les opérations de transport intermodal mer/route avec les opérations de transport combinant d'autres modes.

Recours obligatoire à des agents

La France a récemment supprimé l'obligation de passer par des agents, et les opérateurs peuvent maintenant travailler sans recourir à des agents ou bien choisir les agents qui les représenteront dans les ports français.

Conteneurs quittant le terminal avant que toutes les marchandises destinées au port en question aient été déchargées

En Grèce, les conteneurs peuvent désormais quitter les terminaux aux fins des procédures douanières, avant que toute la cargaison destinée au port en question ne soit déchargée du navire.

Libéralisation des services portuaires en Espagne

L'Espagne a libéralisé récemment le marché des services portuaires. Cette évolution positive devrait avoir des retombées notables pour le transport maritime à courte distance au départ et/ou à destination de l'Espagne.

Contrôles vétérinaires et phytosanitaires

Les contrôles vétérinaires et phytosanitaires dans les ports étaient souvent, auparavant, une source de problèmes. Différentes solutions ont cependant été trouvées et les plaintes liées à ces contrôles ont pratiquement cessé.

ANNEXE V

Sûreté des ports

Suite aux événements tragiques du 11 septembre 2001, une attention particulière a été accordée aux mesures de sûreté pour le transport maritime. Il est possible que des navires servent, intentionnellement ou non, à transporter du matériel ou des armes de destruction massive. Il est évident que les ports sont des cibles de choix pour les terroristes et, si une attaque terroriste contre un port réussissait, cela pourrait avoir de vastes répercussions.

La Commission travaille à la définition d'une politique européenne sur la sûreté des ports. Elle a, dans un premier temps, présenté une proposition de règlement qui transpose le nouveau code ISPS¹² dans la législation communautaire. La proposition - qui a été adoptée par le Parlement européen et le Conseil en mars 2004¹³ - a pour objet d'améliorer la sûreté des navires et des installations portuaires.

En ce qui concerne le transport maritime à courte distance, le nouveau règlement est souple, comme le préconise la convention SOLAS¹⁴, et permet aux États membres de conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux concernant d'autres dispositions en matière de sûreté. C'est un élément particulièrement important pour favoriser des services réguliers intracommunautaires de transport maritime à courte distance, c'est pourquoi la Commission invite instamment les États membres à y recourir le cas échéant.

En ce qui concerne la sûreté maritime, le travail de l'OMI se borne aux navires et aux installations portuaires qui sont au service de l'interface navire/port. Pour étendre les mesures de sûreté au port au sens le plus large et à l'interface entre le port et l'arrière-pays, la Commission a présenté en février 2004, une proposition concernant une nouvelle directive¹⁵ relative à l'amélioration de la sûreté des ports.

¹² Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, qui est un amendement à la convention SOLAS (Sauvegarde de la vie humaine en mer). Cet amendement a été adopté lors de la conférence diplomatique de l'OMI le 12 décembre 2002.

¹³ Règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, JO L 129 du 29.4.2004, p. 6.

¹⁴ Règle 11 du chapitre XI-2.

¹⁵ Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'amélioration de la sûreté des ports, COM (2004) 76 final du 10.2.2004.

ANNEXE VI

Unités de chargement

L'industrie européenne a besoin d'un système mieux adapté d'unités de chargement pour réduire les coûts de transport et accroître sa compétitivité. En conséquence, l'interopérabilité des unités de chargement, c'est-à-dire des conteneurs et des caisses mobiles, est un autre domaine sur lequel se penchera la Commission. La diversité de configuration qui caractérise actuellement ces unités crée des coûts de friction et des retards dans les opérations de manutention lors du passage d'un mode de transport à l'autre. L'harmonisation de certaines caractéristiques de manutention des unités de chargement - les pièces de coin inférieures et supérieures ou les tunnels pour «col de cygne», par exemple - devrait permettre d'y remédier.

Par ailleurs, les caisses mobiles ne peuvent généralement pas être gerbées et ne sont donc pas adaptées au transport maritime sauf par navires rouliers. Les conteneurs, quant à eux, n'utilisent pas tout l'espace disponible compte tenu des dimensions autorisées pour le transport routier. La normalisation d'une unité de chargement européenne qui associerait les possibilités de gerbage d'un conteneur à l'espace de chargement d'une caisse mobile est incontestablement une solution à envisager.

Il est en outre essentiel de garantir la sûreté et la sécurité des unités de chargement.

Pour atteindre ces objectifs, la Commission européenne a présenté en avril 2003 une proposition sur les unités de chargement intermodales¹⁶. L'un des objets de cette proposition est la mise au point d'une unité de chargement 'optimale' pour les opérations intermodales en Europe. Pour y parvenir, il conviendrait de combiner les avantages des conteneurs et ceux des caisses mobiles. L'utilisation de la nouvelle unité de chargement intermodale européenne ne serait pas obligatoire. La proposition vise plutôt à offrir la «meilleure solution possible» en espérant que les entreprises de transport adopteront peu à peu cette nouvelle unité pour leurs opérations à l'intérieur de l'Europe. La proposition n'est pas axée sur le transport maritime, mais couvre au contraire tous les modes. Le transport maritime à courte distance pourrait, toutefois, en tirer un avantage indéniable car elle lui permettrait par exemple de pénétrer le marché des caisses mobiles, jusqu'ici restreint aux transports terrestres.

¹⁶ Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant les unités de chargement intermodales, COM (2003) 155 final du 7.4.2003, modifiée par le COM(2004) 361 final du 30.4.2004.

ANNEXE VII

Carte des autoroutes de la mer



ANNEXE VIII

Exemples de la densité des liaisons régulières de transport maritime à courte distance existantes¹⁷

FINLANDE	Nombre de services réguliers de transport maritime à courte distance	
Entre la Finlande et	RORO	LOLO
Les pays de la Baltique	60	48
Autres régions où ces liaisons sont assurées	47	47

Le nombre de départs hebdomadaires sur les lignes au départ ou à destination de la Finlande dépasse les 400. Ce sont les liaisons entre l'Estonie et la Suède qui comptent le plus grand nombre de départs.

FRANCE	Nombre de services réguliers de transport maritime à courte distance	
Entre la France et	RORO	LOLO
les pays MED	61	203
le Nord	24	51
la péninsule ibérique	7	38

Le nombre de départs hebdomadaires sur ces liaisons au départ ou à destination de la France dépasse les 1200 (dont 800 liaisons par navires rouliers entre la France et le Royaume-Uni).

¹⁷ Informations tirées d'estimations et de données communiquées par les Centres de promotion du TMCD en mars 2004.

Allemagne	Nombre de services réguliers de transport maritime à courte distance	
Entre l'Allemagne et	RORO	LOLO
les ports de la Baltique	90	143
Portugal, Espagne, RU	22	47

Le nombre de départs hebdomadaires sur ces liaisons au départ ou à destination de l'Allemagne dépasse les 500. Ce sont les liaisons avec la Suède et le Danemark qui ont les fréquences les plus élevées.

IRLANDE	Nombre de services réguliers de transport maritime à courte distance	
Entre l'Irlande et	RORO	LOLO
le RU	20	12
le Continent (sauf MED)	5	41
les pays MED	1	20

Le nombre de départs hebdomadaires sur ces liaisons au départ ou à destination de l'Irlande est d'environ 550 (dont 460 sur des liaisons entre l'Irlande et le RU).

ITALIE	Nombre de services réguliers de transport maritime à courte distance	
Au départ/à destination de l'Italie	RORO	LOLO
ports de l'Adriatique	40	188
ports de la mer Tyrrhénienne	78	163

Le nombre de départs hebdomadaires sur ces liaisons au départ ou à destination de l'Italie dépasse les 600. Le nombre de départs hebdomadaires à partir de chaque façade littorale est plus ou moins égal.

PAYS-BAS	Nombre de services réguliers de transport maritime à courte distance	
Entre les Pays-Bas et	RORO	LOLO
le Sud (sauf MED)	13	67
les pays MED	32	201
le Nord	10	100
RU/Irlande	15	56

Le nombre de départs hebdomadaires sur les lignes au départ ou à destination des Pays-Bas est d'environ 760 (dont environ 150 sur les liaisons avec le RU).

ANNEXE IX

Évolutions nationales

Il ressort clairement des contributions des correspondants pour le transport maritime à courte distance qu'il y a dans les pays européens des initiatives, aussi bien nationales qu'internationales, visant à faire davantage connaître ce mode.

L'Espagne, la France et l'Italie ont signé des déclarations conjointes sur le développement du transport maritime à courte distance le 7 décembre 2001 à Bruxelles et le 15 février 2002 à Livourne.

La présidence espagnole du Conseil a préparé plusieurs documents concernant une stratégie européenne pour le transport maritime à courte distance à la veille de la réunion ministérielle informelle de juin 2002 à Gijón.

Les ministres des transports italien, français, espagnol, grec et portugais ont adopté, le 5 juillet 2003 à Naples, une déclaration conjointe sur le développement du transport maritime à courte distance en Europe méridionale.

1. Mesures générales

Un nombre considérable de séminaires, de réunions, de conférences et de tables rondes sur le transport maritime à courte distance ont été organisés dans l'ensemble de l'Europe. De nombreux rapports et études ont également été publiés.

Une étude sur la circulation des documents et les procédures administratives dans le transport maritime à courte distance a été effectuée en mai 2001 dans le cadre de la présidence belge du Conseil. Les résultats de cette étude ont été largement diffusés à l'occasion d'une grande réunion de travail.

Une étude sur la mise en place d'une concurrence et sur les possibilités de coopération des ports maritimes allemands en liaison avec des ports maritimes d'autres pays de la mer Baltique a été publiée en décembre 2002 en Allemagne.

Le projet Hannibal mis en œuvre en 2002 par deux centres nationaux de promotion du transport maritime à courte distance (France et Italie) a ouvert la voie vers la coopération transfrontalière. Le projet passe en revue les possibilités de transfert des marchandises du mode routier au mode maritime et met en place à cette fin une collaboration efficace entre les chargeurs et les transporteurs routiers des deux pays.

Deux rapports importants ont été publiés en France :

- «Davantage de camions sur les navires et moins sur les routes?», présenté par le député François Liberti en avril 2002, et
- «Un pavillon attractif, un cabotage crédible; deux atouts pour la France»), présenté par le sénateur Henri de Richemont en avril 2003.

Plusieurs correspondants ont mis en exergue, dans leurs contributions, le rôle des autoroutes de la mer dans le développement du transport maritime à courte distance et de l'Europe dans son ensemble.

Il ressort des contributions qu'il est fondamental que les correspondants pour le transport maritime à courte distance et les centres de promotion du transport maritime à courte distance collaborent étroitement, même si chacun conserve un rôle spécifique.

La Commission, en collaboration avec le réseau européen pour le transport maritime à courte distance, a mis en place récemment un nouvel instrument de travail pour l'échange d'informations entre les correspondants et les centres de promotion pour le transport maritime à courte distance. Cela est rendu possible par le partage d'une application, CIRCA¹⁸, hébergée sur le site internet de la Commission, à laquelle chaque partie a accès à partir de l'espace CIRCA qui lui est propre.

Les correspondants ont aussi mentionné un grand nombre de nouveaux services réguliers de transport maritime à courte distance mis en place aussi bien à l'intérieur de l'Europe qu'avec ses voisins proches. Ces nouveaux services sont offerts pour les marchandises et pour les passagers. Leur liste est trop longue pour être reproduite dans la présente communication.

2. Questions documentaires et administratives

La coopération et la coordination entre les administrations nationales ont été renforcées pour alléger les procédures documentaires et administratives dans les ports.

Dans le port de Rotterdam, toutes les autorités publiques chargées des inspections ont travaillé en commun pour être plus efficaces et mieux communiquer. Cette initiative, intitulée "Platform Overheidsinspecties Zeehavens", est en cours d'évaluation et il est prévu d'atténuer au maximum les incidences des inspections sur les opérations logistiques.

Le transfert électronique des données requises pour le déplacement des navires et de leur cargaison se développe rapidement en Europe.

Un système télématique d'échange d'informations sur la circulation des navires fonctionne depuis 2000 en Finlande (PortNet). Ce système, qui utilise l'internet, recueille les informations fournies par tout navire faisant escale dans un port finlandais concernant son horaire, sa route, sa cargaison, notamment les marchandises dangereuses, et les droits de port. Parmi les principaux utilisateurs du système, citons les autorités douanières, les gardes-frontières, les autorités portuaires, les administrations maritimes, les consignataires, les entreprises de manutention et les services d'aide au trafic maritime. À l'avenir, le système devrait être étendu aux services de pilotage, de positionnement des navires et de trafic maritime. Des systèmes semblables sont utilisés ou à l'étude ailleurs en Europe.

¹⁸ Administrateur de centre de ressources de communication et d'information.

3. Les ports

De nombreuses améliorations ont été signalées en ce qui concerne les ports, les voies d'accès aux ports et les liaisons avec l'arrière-pays, ainsi que des efforts en vue d'accroître l'intermodalité.

Sur certains canaux et cours d'eau des Flandres (B), les murs de quai sont construits de manière qu'il soit possible de coordonner les opérations de navigation intérieure et de transport maritime à courte distance. Ainsi, des navires fluvio-maritimes peuvent s'amarrer à couple avec des barges et charger et décharger les marchandises plus près de leur lieu d'origine, évitant ainsi des transports par route.

Certains ports font des efforts pour appliquer des droits de ports préférentiels aux navires servant à la navigation à courte distance. Ils bénéficient en général d'une remise calculée selon des critères objectifs (comme la fréquence des escales, le type de navire) ou d'un mode de calcul des redevances portuaires en fonction du volume de la cargaison et non de la capacité du navire (jauge brute).

ANNEXE X

Recherche et développement technologique

En application des 5^{ème} et 6^{ème} programmes-cadres de Recherche et de développement technologique (PC5 et PC6), la Commission continue de soutenir des projets de recherche visant principalement à mettre au point des moteurs à faible niveau d'émissions pour les navires (diesel et piles à combustible), des techniques de chargement et de déchargement pour accroître la part de la navigation à courte distance dans le transport de marchandises et des systèmes perfectionnés d'aide à la décision pour faciliter les manœuvres sur les voies navigables intérieures, dans le but de supprimer les obstacles qui freinent le développement du transport maritime à courte distance.

La Commission, dans le cadre du PC6, donne la priorité à la mise au point de moteurs marins écologiques et à haut rendement afin de réduire la pollution générée par le transport maritime et la navigation fluviale. Un projet intégré en cours d'exécution vise à abaisser les émissions de CO₂ et de NO_x de 3% et de 30%, respectivement (par rapport aux normes de l'OMI pour 2000) en mettant au point une nouvelle génération de moteurs marins innovants. Les participants au projet couvrent ensemble environ 80% du marché mondial des moteurs marins. Par ailleurs, un autre projet de recherche intégré va être lancé sous peu en vue de valider et de promouvoir des technologies utilisant des piles à combustibles sûres, fiables et efficaces et susceptibles d'avoir des applications dans le domaine de la navigation.

Pour accroître la compétitivité du transport par voie d'eau, la Commission a financé, au titre du PC5, le projet de recherche INTEGRATION, qui a abouti à des résultats concrets concernant le développement de techniques automatisées de chargement et de déchargement qui permettront d'accroître le trafic maritime à courte distance pour le fret et d'augmenter le volume des opérations dans les terminaux portuaires. Les principales parties concernées en provenance de l'Europe tout entière, à savoir les fournisseurs de systèmes et de matériels de manutention, les chantiers navals, les exploitants de terminaux et les autorités portuaires, ainsi que les compagnies maritimes, ont rassemblé leurs compétences techniques et sont sur le point de valider des solutions innovantes dans les sites de démonstration sélectionnés.

En mars 2004 s'est achevé un projet de recherche financé par la Commission au titre du PC5, qui a abouti à la mise au point d'un système très moderne d'aide à la navigation, particulièrement utile pour la navigation à courte distance, qui calcule avec précision la position du navire et est capable d'avertir le pilote de dangers potentiels.

LEGISLATIVE FINANCIAL STATEMENT

Policy area(s): Energy and Transport

Activit(y/ies): Inland, Air and Maritime Transport Policy

TITLE OF ACTION: Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions on Short Sea Shipping

1. BUDGET LINE(S) + HEADING(S)

None of the actions mentioned in the Communication has a specific new budgetary implication.

2. OVERALL FIGURES

2.1. Total allocation for action (Part B): € million for commitment

Not applicable.

2.2. Period of application:

On-going.

2.3. Overall multiannual estimate of expenditure:

(a) Schedule of commitment appropriations/payment appropriations (financial intervention) *(see point 6.1.1)*

€ million *(to three decimal places)*

	Year [n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 and subs. Years]	Total
Commitments							
Payments							

(b) Technical and administrative assistance and support expenditure *(see point 6.1.2)*

Commitments							
Payments							

Subtotal a+b							
Commitments							
Payments							

(c) Overall financial impact of human resources and other administrative expenditure
(see points 7.2 and 7.3)

Commitments/ payments							
--------------------------	--	--	--	--	--	--	--

TOTAL a+b+c							
Commitments							
Payments							

2.4. Compatibility with financial programming and financial perspective

Proposal is compatible with existing financial programming.

Proposal will entail reprogramming of the relevant heading in the financial perspective.

Proposal may require application of the provisions of the Interinstitutional Agreement.

2.5. Financial impact on revenue:

Proposal has no financial implications (involves technical aspects regarding implementation of a measure)

OR

Proposal has financial impact – the effect on revenue is as follows:

(€ million to one decimal place)

Budget line	Revenue	Prior to action [Year n-1]	Situation following action						
			[Year n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]	
	a) Revenue in absolute terms								
	b) Change in revenue	Δ							

3. BUDGET CHARACTERISTICS

Type of expenditure		New	EFTA contribution	Contributions form applicant countries	Heading in financial perspective
Comp/ Non-comp	Diff/ Non-diff	NO	NO	NO	No

4. LEGAL BASIS

The document is a non-legislative Commission Communication arising from a policy which is based on Article 80 of the Treaty.

5. DESCRIPTION AND GROUNDS

5.1. Need for Community intervention

5.1.1. Objectives pursued

As part of the established Community policy to promote Short Sea Shipping, the current document reports on progress in promoting the mode since the previous (second) progress report in 1999 (COM(1999) 317 final). It summarises the measures that have recently been taken and indicates the main results that have been achieved.

Fast growth of heavy road transport, congestion, road accidents and pollution caused by heavy road transport are the main economical, social and environmental problems that the policy to promote Short Sea Shipping is expected to tackle. Furthermore, it enhances cohesion and links to peripheral areas and islands.

The overall policy objective in terms of expected results is modal shift from road to short sea in order to diminish the unsustainable trends indicated above.

The basic approaches to reach the objective are to promote Short Sea Shipping, eliminate obstacles to its growth and improve the land/sea interface. This can be done through soft measures and legislative measures. The current document does not contain any legislative measures.

5.1.2. Measures taken in connection with ex ante evaluation

Not applicable.

5.1.3. Measures taken following ex post evaluation

Not applicable.

5.2. Action envisaged and budget intervention arrangements

Not applicable.

5.3. Methods of implementation

Direct management by the Commission using regular staff.

6. FINANCIAL IMPACT

6.1. Total financial impact on Part B - (over the entire programming period)

6.1.1. Financial intervention

Commitments (in € million to three decimal places)

Breakdown	[Year n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 and subs. Years]	Total
Action 1							
Action 2							
etc.							
TOTAL							

6.1.2. Technical and administrative assistance, support expenditure and IT expenditure (commitment appropriations)

	[Year n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 and subs. years]	Total
1) Technical and administrative assistance							
a) Technical assistance offices							
b) Other technical and administrative assistance: - intra muros: - extra muros: <i>of which for construction and maintenance of computerised management systems</i>							
Subtotal 1							
2) Support expenditure							
a) Studies							
b) Meetings of experts							

c) Information and publications							
Subtotal 2							
TOTAL							

6.2. Calculation of costs by measure envisaged in Part B (over the entire programming period)

Commitments (in € million to three decimal places)

Breakdown	Type of outputs (projects, files)	Number of outputs (total for years 1...n)	Average unit cost	Total cost (total for years 1...n)
	1	2	3	4=(2X3)
<u>Action 1</u>				
- Measure 1				
- Measure 2				
<u>Action 2</u>				
- Measure 1				
- Measure 2				
- Measure 3				
etc.				
TOTAL COST				

7. IMPACT ON STAFF AND ADMINISTRATIVE EXPENDITURE

7.1. Impact on human resources

Types of post	Staff to be assigned to management of the action using existing and/or additional resources		Total	Description of tasks deriving from the action
	Number of permanent posts	Number of temporary posts		
Officials or temporary staff	A B C			<i>If necessary, a fuller description of the tasks may be annexed.</i>
Other human resources				
Total				

7.2. Overall financial impact of human resources

Type of human resources	Amount (€)	Method of calculation *
Officials		
Temporary staff		
Other human resources (specify budget line)		
Total		

The amounts are total expenditure for twelve months.

7.3. Other administrative expenditure deriving from the action

Budget line (number and heading)	Amount €	Method of calculation
Overall allocation (Title A7)		
A0701 – Missions		
A07030 – Meetings		
A07031 – Compulsory committees ¹		
A07032 – Non-compulsory committees ¹		
A07040 – Conferences		
A0705 – Studies and consultations		
Other expenditure (specify)		
Information systems (A-5001/A-4300)		
Other expenditure - Part A (specify)		
Total		

The amounts are total expenditure for twelve months.

¹ Specify the type of committee and the group to which it belongs.

I.	€
II.	years
III.	€

8. FOLLOW-UP AND EVALUATION

8.1. Follow-up arrangements

Further progress reports on the development of Short Sea Shipping are planned to be made, when considered appropriate.

8.2. Arrangements and schedule for the planned evaluation

Not applicable.

9. ANTI-FRAUD MEASURES