



Bruxelles, le 4 juin 2020
REV1 — remplace les communications
du 27 février 2018 (transport maritime) et
du 11 octobre 2019 (qualifications des
gens de mer, REV1)

COMMUNICATION AUX PARTIES PRENANTES

RETRAIT DU ROYAUME-UNI ET REGLES DE L'UE APPLICABLES DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT MARITIME

Depuis le 1^{er} février 2020, le Royaume-Uni s'est retiré de l'Union européenne et est devenu un «pays tiers»¹. L'accord de retrait² prévoit une période de transition prenant fin le 31 décembre 2020³. Jusqu'à cette date, le droit de l'Union dans son intégralité s'applique au Royaume-Uni et sur son territoire⁴.

Au cours de la période de transition, l'Union et le Royaume-Uni vont négocier un accord sur un nouveau partenariat, prévoyant notamment une zone de libre-échange. Toutefois, il n'est pas certain qu'un tel accord sera conclu et entrera en vigueur à la fin de la période de transition. En tout état de cause, un tel accord créerait une relation qui, sur le plan des conditions d'accès au marché, serait très différente de la participation du Royaume-Uni au marché intérieur⁵, à l'union douanière de l'Union et à l'espace TVA et accises.

Dès lors, l'attention de toutes les parties intéressées, et plus particulièrement des opérateurs économiques, est attirée sur la situation juridique qui s'appliquera après la fin de la période de transition.

¹ Un pays tiers est un pays non membre de l'Union.

² Accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique, JO L 29 du 31.1.2020, p. 7 (ci-après l'«accord de retrait»).

³ La période de transition peut, avant le 1^{er} juillet 2020, être prolongée une fois d'une période maximale d'un ou deux ans (article 132, paragraphe 1, de l'accord de retrait). Jusqu'à présent, le gouvernement britannique a exclu une telle prolongation.

⁴ Sous réserve de certaines exceptions prévues à l'article 127 de l'accord de retrait, dont aucune n'est pertinente dans le contexte de la présente communication.

⁵ En particulier, un accord de libre-échange ne prévoit pas de principes liés au marché intérieur (dans le domaine des marchandises et des services) tels que la reconnaissance mutuelle, le «principe du pays d'origine» et l'harmonisation. Il ne supprime pas non plus les formalités et contrôles douaniers, dont ceux concernant l'origine des marchandises et de leurs éléments constitutifs, ni les interdictions et restrictions d'importation et d'exportation.

Conseils aux parties prenantes:

Pour faire face aux conséquences exposées dans la présente communication, les opérateurs du secteur du transport maritime sont invités en particulier à suivre les conseils suivants:

- les opérateurs de transport maritime devraient évaluer s'ils sont concernés par les changements relatifs aux droits d'accès aux marchés et prendre les mesures de précaution nécessaires lors de la vente de services de transport maritime après la fin de la période de transition; et
- les exploitants de navires battant pavillon d'un État membre de l'UE devraient veiller à ce que les titres qui ont été délivrés aux gens de mer au Royaume-Uni soient reconnus dans l'UE conformément à la procédure applicable.

Nota bene:

La présente communication n'aborde pas:

- les règles de l'UE en matière d'équipements marins;
- les règles de l'UE en matière de sûreté maritime;
- les règles de l'UE en matière de recyclage des navires;
- les règles de l'UE en matière d'émissions, y compris les émissions de CO₂, dans le transport maritime;
- les règles de l'UE en matière de contrôle des personnes à l'entrée et à la sortie de l'UE;
- le cadre général de l'UE régissant la reconnaissance des qualifications professionnelles.

Pour ces aspects, d'autres communications sont en cours d'élaboration ou ont été publiées⁶.

Après la fin de la période de transition, le droit de l'Union en matière de transport maritime, y compris les règles de l'UE concernant le niveau minimal de formation des gens de mer et la reconnaissance mutuelle des brevets des gens de mer, et notamment la directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer⁷, ne s'appliqueront plus au Royaume-Uni. Il en résultera notamment les conséquences suivantes:

⁶ https://ec.europa.eu/info/european-union-and-united-kingdom-forging-new-partnership/future-partnership/preparing-end-transition-period_fr

⁷ JO L 323 du 3.12.2008, p. 33.

1. Cabotage

L'article 1^{er}, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3577/92⁸ libéralise la prestation de services de transport maritime à l'intérieur des États membres de l'UE (cabotage maritime) pour tout **armateur communautaire** exploitant des navires immatriculés dans un État membre et battant pavillon de cet État membre. La notion d'armateur communautaire, telle que définie à l'article 2, point 2), dudit règlement, comprend:

a) les ressortissants⁹ d'un État membre établis dans un État membre conformément à la législation de celui-ci et exerçant des activités de transport maritime;

b) les compagnies de navigation établies conformément à la législation d'un État membre, dont le principal établissement est situé dans un État membre et dont le contrôle effectif est exercé dans un État membre; et

c) les ressortissants d'un État membre établis en dehors de l'Union ou les compagnies de navigation établies en dehors de l'Union et contrôlées par des ressortissants d'un État membre, si leurs navires sont immatriculés dans un État membre et battent pavillon de cet État membre conformément à sa législation.

Après la fin de la période de transition, les opérateurs économiques ne remplissant plus les conditions énoncées dans la définition de la notion d'armateur communautaire ne bénéficieront plus du droit de fournir des services de cabotage maritime au titre dudit règlement. Il convient de noter qu'un État membre peut décider, dans le cadre de son droit national, de ne pas imposer de restriction au cabotage des navires battant pavillon d'un pays tiers.

2. SECURITE MARITIME

2.1. Organismes agréés

Le retrait du Royaume-Uni en tant que tel n'affecte pas les agréments accordés par la Commission, conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 391/2009¹⁰, à des organismes au sens de l'article 2, point c), dudit règlement.

L'article 8 du règlement (CE) n° 391/2009, qui concerne la participation des États membres à l'évaluation régulière des organismes agréés, a été modifié par le règlement (UE) 2019/492¹¹ de sorte qu'il prévoit que l'évaluation est

⁸ Règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime) (JO L 364 du 12.12.1992, p. 7).

⁹ Cette notion comprend aussi bien les personnes physiques que les personnes morales.

¹⁰ Règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires (JO L 131 du 28.5.2009, p. 11).

¹¹ Règlement (UE) 2019/492 du Parlement européen et du Conseil du 25 mars 2019 modifiant le règlement (CE) n° 391/2009 en ce qui concerne le retrait du Royaume-Uni de l'Union (JO L 85I du 27.3.2019, p. 5).

effectuée par la Commission, conjointement avec le ou les États membres qui ont habilité les organismes agréés en question en vertu de l'article 3, paragraphe 2, de la directive 2009/15/CE¹². La disposition modifiée est applicable à partir du jour suivant la date à laquelle le règlement (CE) n° 391/2009 cesse de s'appliquer au Royaume-Uni.

2.2. Contrôle par l'État du port

La directive 2009/16/CE¹³ établit le système de contrôle par l'État du port de l'UE. La directive impose aux États membres de faire procéder, par des agents chargés du contrôle par l'État du port, à l'inspection des navires étrangers pour s'assurer que l'état des navires et de leur équipement répond aux prescriptions des conventions internationales et que les navires sont dotés d'un personnel navigant et sont exploités en conformité avec le droit international. La directive 2009/16/CE prévoit également de vérifier la conformité avec un certain nombre de prescriptions fondées sur le droit de l'Union¹⁴, et notamment de contrôler le certificat d'assurance exigé par la directive 2009/20/CE¹⁵.

Alors que les États membres de l'UE continueront d'inspecter les navires du Royaume-Uni faisant escale dans les ports de l'UE, le système de contrôle par l'État du port établi par la directive 2009/16/CE cessera en revanche de s'appliquer au Royaume-Uni après la fin de la période de transition¹⁶. Les relations entre le Royaume-Uni et l'Union européenne concernant le contrôle par l'État du port seront régies par le protocole d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port¹⁷.

¹² Directive 2009/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (JO L 131 du 28.5.2009, p. 47).

¹³ Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port (JO L 131 du 28.5.2009, p. 57).

¹⁴ Article 13 et annexe IV de la directive 2009/16/CE.

¹⁵ Point 41 de l'annexe IV de la directive 2009/16/CE et article 4, paragraphe 1, de la directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes (JO L 131 du 28.5.2009, p. 128).

¹⁶ Il est à noter qu'après la fin de la période de transition, les navires battant pavillon britannique ne devraient plus, en principe, être soumis à l'obligation, applicable aux navires battant pavillon de l'Union, d'avoir à bord un inventaire des matières dangereuses conforme à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 1257/2013 relatif au recyclage des navires. Toutefois, une obligation analogue sera applicable aux navires battant pavillon d'un pays tiers à partir du 31 décembre 2020 [article 12 et article 32, paragraphe 2, point b), du règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires (JO L 330 du 10.12.2013, p. 1)]. Le certificat sera contrôlé en application du point 49 de l'annexe IV de la directive 2009/16/CE.

¹⁷ Tous les États membres de l'UE dotés de ports maritimes, ainsi que le Royaume-Uni, sont parties au protocole d'entente de Paris.

2.3. Sécurité des navires de pêche

Conformément à l'article 3, paragraphe 5, de la directive 97/70/CE¹⁸, les États membres doivent interdire l'exploitation de navires de pêche battant le pavillon d'un pays tiers dans leurs eaux intérieures ou mers territoriales ainsi que le débarquement de prises dans leurs ports par ces navires, sauf s'il est certifié par l'administration de leur État de pavillon qu'ils satisfont aux prescriptions visées à l'article 3, paragraphes 1 à 4, et à l'article 5 de la directive 97/70/CE, qui contiennent des prescriptions techniques.

En outre l'article 7, paragraphe 3, de la directive 97/70/CE prévoit que les navires de pêche battant pavillon d'un État tiers qui ne sont pas en exploitation dans les eaux intérieures ou dans les mers territoriales d'un État membre ou qui ne débarquent pas leurs prises dans les ports d'un État membre sont soumis au contrôle dudit État membre lorsqu'ils se trouvent dans ses ports afin de vérifier leur conformité avec le protocole de Torremolinos¹⁹, dès que celui-ci est entré en vigueur.

3. QUALIFICATIONS DES GENS DE MER

Conformément à l'article 3 de la directive 2008/106/CE²⁰, les gens de mer servant à bord d'un navire battant pavillon d'un État membre de l'UE doivent être titulaires du brevet d'aptitude, du certificat d'aptitude ou de l'attestation requis(e) (ci-après les «titres») délivré(e) par cet État membre, par un autre État membre de l'UE selon la procédure prévue à l'article 5 *ter* de ladite directive ou par l'un des pays tiers reconnus au titre de l'article 19 de la même directive. Chaque État membre reconnaît, pour les navires battant son pavillon, les titres délivrés aux gens de mer par les autres États membres ou par les pays tiers reconnus, afin de permettre aux gens de mer qui en sont titulaires de travailler à bord de ces navires. La directive 2008/106/CE prévoit deux procédures de reconnaissance distinctes, qui s'appliquent respectivement aux titres délivrés par les autres États membres et à ceux délivrés par les pays tiers reconnus:

- l'article 5 *ter* de la directive 2008/106/CE prévoit que chaque État membre doit viser («visa attestant la reconnaissance») ou accepter, selon le cas, les titres délivrés aux gens de mer par les autres États membres;

¹⁸ Directive 97/70/CE du Conseil du 11 décembre 1997 instituant un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres (JO L 34 du 9.2.1998, p. 1).

¹⁹ Protocole de Torremolinos du 2 avril 1993 relatif à la convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche (ci-après le «protocole de Torremolinos»). Un certain nombre de dispositions du protocole de Torremolinos ont été actualisées et modifiées par l'accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du protocole de Torremolinos de 1993.

²⁰ Directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer (refonte) (JO L 323 du 3.12.2008, p. 33). Il convient de noter que la directive 2005/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 concernant la reconnaissance mutuelle des brevets des gens de mer délivrés par les États membres et modifiant la directive 2001/25/CE (JO L 255 du 30.9.2005, p. 160) a été abrogée par l'article 2 de la directive (UE) 2019/1159 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 modifiant la directive 2008/106/CE (JO L 188 du 12.7.2019, p. 94).

- l'article 19, paragraphe 4, de la directive 2008/106/CE prévoit qu'un État membre peut décider, en ce qui concerne les navires battant son pavillon, de viser les titres délivrés par les pays tiers reconnus.

«Acceptation» au titre de l'article 5 *ter* de la directive 2008/106/CE:

Les titres délivrés aux gens de mer par le Royaume-Uni ne seront plus «acceptés» par un État membre de l'UE au titre de l'article 5 *ter* de la directive 2008/106/CE après la fin de la période de transition.

Par conséquent, un capitaine ou officier titulaire d'un titre délivré par le Royaume-Uni et «accepté» par un État membre de l'UE ne pourra pas continuer à travailler à bord de navires battant pavillon de l'État membre en question après la fin de la période de transition.

«Visa attestant la reconnaissance» au titre de l'article 5 *ter* de la directive 2008/106/CE:

Les titres délivrés aux gens de mer par le Royaume-Uni ne pourront plus être visés («visa attestant la reconnaissance») par un État membre de l'UE au titre de l'article 5 *ter* de la directive 2008/106/CE après la fin de la période de transition. Les «visas attestant la reconnaissance» qui auront été délivrés avant la fin de la période de transition par les États membres de l'UE au titre de l'article 5 *ter* de la directive 2008/106/CE en ce qui concerne des titres délivrés à des gens de mer par le Royaume-Uni resteront valables jusqu'à leur expiration.

Par conséquent, un capitaine ou officier titulaire d'un «visa attestant la reconnaissance» délivré par un État membre en ce qui concerne un titre délivré par le Royaume-Uni pourra continuer à travailler à bord de navires battant pavillon de l'État membre en question.

Toutefois, après la fin de la période de transition, il ne sera plus possible d'obtenir un «visa attestant la reconnaissance» au titre de l'article 5 *ter* de la directive 2008/106/CE auprès d'un autre État membre afin de travailler à bord d'un navire battant pavillon de celui-ci.

Après la fin de la période de transition, la reconnaissance, par un État membre de l'UE, des titres délivrés aux gens de mer par le Royaume-Uni sera soumise aux conditions et à la procédure prévues à l'article 19²¹ de la directive 2008/106/CE, conformément au nouveau statut du Royaume-Uni, à savoir celui de pays tiers.

Le site web de la Commission concernant le transport maritime (https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime_fr) fournit des informations générales, y compris sur les gens de mer (https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/seafarers_fr). Ces pages seront mises à jour et complétées, si nécessaire. Des informations supplémentaires concernant d'autres questions liées à la sécurité maritime sont

²¹ Les conditions de reconnaissance énoncées à l'article 19 de la directive 2008/106/CE ont récemment été modifiées par la directive (UE) 2019/1159.

disponibles sur le site web de l'Agence européenne pour la sécurité maritime, à l'adresse suivante: <https://www.emsa.europa.eu/>.

Commission européenne
Direction générale de la mobilité et des transports