



Bruxelles, le 8.7.2013
COM(2013) 510 final

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

La «ceinture bleue», un espace unique pour le transport maritime

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

La «ceinture bleue», un espace unique pour le transport maritime

1. INTRODUCTION

L'Union européenne est fortement dépendante du transport maritime pour ses échanges avec le reste du monde et dans son marché intérieur. 74%¹ des marchandises importées dans l'Union et exportées par l'Union et 37%² des échanges à l'intérieur de l'Union transitent par des ports de mer. En comparaison avec d'autres modes de transport, le transport maritime possède des avantages tels que des coûts moins élevés et un impact moindre sur l'environnement par rapport à la quantité de marchandises transportées.

Le potentiel du transport maritime n'est cependant pas toujours pleinement exploité en raison d'exigences administratives inutiles.

L'article 28 du TFUE permet la libre circulation des marchandises UE³ sur le territoire douanier de l'UE. Toutefois, étant donné que les navires quittant les eaux territoriales des États membres⁴ sont considérés comme franchissant les frontières extérieures de l'UE, les navires naviguant entre des ports situés dans deux États membres différents sont réputés avoir quitté le territoire douanier de l'UE. En conséquence, des formalités douanières deviennent nécessaires lorsque le navire quitte le port de départ et, une nouvelle fois, à l'arrivée du navire au port de destination, même si tous deux sont des ports de l'Union européenne. Ces procédures sont requises pour des raisons économiques et financières ainsi que pour des motifs de sécurité et de sûreté, mais elles entraînent des frais et des retards qui placent le transport maritime dans une situation défavorable par rapport à d'autres modes de transport en ce qui concerne la circulation des marchandises de l'Union dans le marché intérieur de l'UE.

La réduction des coûts et la simplification de l'ensemble des procédures administratives sont un objectif majeur pour promouvoir le recours accru au transport maritime à courte distance et au commerce maritime entre les ports de l'Union européenne.

La poursuite de la mise en place d'un véritable marché intérieur pour le transport de marchandises UE par navire pourrait renforcer la position concurrentielle du transport maritime par rapport aux autres modes de transport ainsi que l'économie dans son ensemble, car la chaîne logistique deviendrait plus efficace et compléterait

¹ Source: ESPO, European Port Performance Dashboard (tableau de bord des performances des ports européens), 2012

² Source: Eurostat

³ On entend par marchandises UE les marchandises qui sont entièrement obtenues sur le territoire douanier de l'Union européenne, qui ont été importées de pays tiers et mises en libre pratique, ou qui sont obtenues ou produites dans l'UE à partir de marchandises relevant de l'une des catégories précédentes. Les marchandises non-UE sont les autres biens, essentiellement ceux qui sont importés de pays tiers et n'ont pas été mis en libre pratique. (article 29 du TFUE)

⁴ Les eaux territoriales ou une mer territoriale sont une ceinture d'eaux côtières se situant à plus de 12 milles marins (~ 22 km) de la ligne de base (généralement la laisse de basse mer moyenne) d'un État côtier. Elles sont considérées comme faisant partie du territoire d'un État. (Convention des Nations unies sur le droit de la mer, 1982)

les mesures déjà prises pour faciliter les échanges. Il importe donc d'instaurer des conditions de concurrence équitables entre tous les modes de transport.

Une des mesures existantes visant à faciliter le transport maritime est le régime des services réguliers de transport maritime, un régime de facilités douanières s'appliquant aux navires qui font régulièrement escale dans des ports de l'UE, chargés principalement de marchandises UE. Toutefois, selon le secteur du transport maritime, 10 à 15% seulement du trafic maritime, essentiellement des ferrys, exercent leurs activités sous ce régime. Étant donné que la vaste majorité des navires transportent à la fois des marchandises UE et des marchandises non-UE et font fréquemment escale à la fois dans des ports UE et des ports non-UE (par exemple en Norvège, en Afrique du Nord, en Russie), un régime de facilités douanières vraiment efficace doit prendre en compte ce type de service de transport maritime pour que celui-ci puisse déployer pleinement son potentiel.

La présente communication définit par conséquent un cadre stratégique pour la «ceinture bleue», concept porté par le Conseil en 2010⁵, qui vise à améliorer la compétitivité du secteur du transport maritime en permettant aux navires d'exercer librement leur activité dans le marché intérieur de l'UE en ne devant s'acquitter que d'un minimum de formalités, notamment par des mesures de simplification et d'harmonisation pour le transport maritime en provenance de ports de pays tiers. Pour concrétiser ces objectifs, elle présente les deux mesures législatives nécessaires qui complètent les dispositions d'application du code des douanes, l'une déjà présentée en juin 2013 au comité compétent, l'autre devant être présentée à la fin de l'année.

2. CONTEXTE

La complexité des procédures administratives a été mise en évidence dans la communication et le plan d'action de la Commission visant à créer un **espace maritime européen sans barrières**⁶ comme l'un des principaux goulots d'étranglement entravant le développement du transport maritime. Le plan d'action contient des mesures à court et à moyen terme ainsi que des recommandations aux États membres. En ce qui concerne les douanes, il souligne la nécessité de simplifier les formalités pour les navires reliant des ports de l'UE chargés de marchandises en libre circulation et d'assouplir les formalités pour les navires faisant escale dans un port situé dans un pays tiers ou une zone franche.

Dans le cadre du plan d'action, la Commission a adopté le **règlement (UE) n° 177/2010**⁷, qui introduit des procédures simplifiées pour les «services réguliers de transport maritime» assurés par des compagnies agréées. Un autre volet du plan d'action est l'**initiative «e-maritime»**, qui vise à promouvoir l'utilisation de technologies avancées de l'information dans le secteur du transport maritime en renforçant l'interopérabilité et en facilitant la communication électronique entre ses différents intervenants. Un premier pas vers la mise en œuvre de l'initiative «e-Maritime» est la **directive 2010/65/UE**⁸, en vertu de laquelle les formalités

⁵ Ce sujet a été discuté dans le cadre de la présidence belge au Conseil «Transports» informel qui s'est tenu à Anvers les 15 et 16 septembre 2010 et a produit les conclusions du Conseil du 2 décembre 2010 sur la «Intégration totale du transport par voie d'eau au sein de la chaîne logistique et de transport de l'Union Européenne».

⁶ COM(2009) 10 final

⁷ JO L 52 du 3.3.2010.

⁸ JO L 283 du 29.10.2010

déclaratives applicables aux navires seront transmises et échangées par voie électronique via des guichets uniques nationaux.

Dans un contexte plus large, le **Livre blanc sur l'avenir des transports de 2011**⁹ («Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources») plaide en faveur de la réalisation d'un véritable espace européen unique des transports, où seront éliminées les entraves qui subsistent entre les modes de transport et entre les frontières. Il invite en particulier à créer dans les mers qui bordent l'Europe une «ceinture bleue», qui simplifierait les formalités pour les navires circulant entre les ports de l'UE.

3. «CEINTURE BLEUE», UN MOYEN DE REALISER LE MARCHÉ INTERIEUR DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT MARITIME

3.1. L'objectif de la «ceinture bleue»

Les contraintes administratives pesant sur les compagnies maritimes et leurs clients et les retards pris dans les ports ont des répercussions négatives sur leur compétitivité. L'efficacité des procédures de dédouanement pour les marchandises transportées entre des ports de l'UE a un impact considérable sur la rapidité et la fluidité des échanges entre les compagnies et entreprises de l'UE. Les frais supplémentaires sont soit pris en charge par les compagnies maritimes, ce qui représente un handicap économique dans un environnement de plus en plus concurrentiel, soit répercutés sur leurs clients, avec un effet d'augmentation des prix pour les consommateurs de l'UE.

La «ceinture bleue» est un espace où les navires peuvent exercer librement leur activité dans le marché intérieur de l'UE avec un minimum de charge administrative, pendant que la sécurité, la sûreté, la protection de l'environnement ainsi que les politiques douanière et fiscale sont renforcées par le recours à des moyens de notification et de surveillance du transport maritime (processus, procédures et systèmes d'information).

Son objectif premier est d'améliorer la compétitivité du secteur maritime grâce à une réduction des contraintes et frais administratifs. Le renforcement de l'attrait du transport maritime, et du transport maritime à courte distance en particulier, dopera l'emploi et réduira l'impact environnemental des transports. En résumé, il stimulera la «croissance bleue»¹⁰.

L'efficacité des services de transport maritime à l'intérieur de l'UE sera améliorée et les coûts devraient baisser dès que les mesures relatives à la «ceinture bleue» seront mises en œuvre, ce qui renforcera la compétitivité des chargeurs maritimes, des transitaires et des fabricants européens et créera des conditions de concurrence équitables entre tous les modes de transport. Les mesures visant à faciliter le transport de marchandises à l'intérieur de l'UE auront un impact important tant sur le plan économique que du point de vue environnemental et devraient produire des effets concrets sur le terrain.

3.2. Projet pilote de «ceinture bleue»

Pour valider ce concept, la Commission a lancé en 2011, en collaboration avec l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), un projet pilote de

⁹ COM(2011) 144 final

¹⁰ COM (2012) 494 final

«ceinture bleue». Ce projet pilote vise à faire la démonstration auprès des autorités nationales, douanes comprises, des services que SafeSeaNet¹¹ – le système de suivi du trafic des navires et d'information géré par l'AESM – pourrait offrir pour les aider dans leur tâche, tout en réduisant la charge administrative pesant sur le transport maritime. Pas moins de 253 navires participant à l'exercice pilote ont été suivis et les autorités douanières ont reçu un rapport de notification préalable à l'arrivée donnant des informations relatives aux itinéraires, aux ports d'escale et au comportement des navires (par exemple, rencontres en mer).

L'évaluation du projet ainsi que d'éventuelles actions de suivi, telles que l'extension du suivi à tous les navires participant aux transports à l'intérieur de l'UE ou aux navires faisant escale dans les ports de pays tiers, l'ouverture à d'autres autorités utilisatrices de l'accès aux informations, y compris via des guichets uniques nationaux, et le développement de l'automatisation des formalités pour le transport maritime à l'intérieur de l'UE, ont été décrites dans un document de travail de la Commission¹² et ont fait l'objet de discussions lors du Conseil Transports du mois de juin 2012. Les ministres des transports ont manifesté un soutien appuyé au développement de la «ceinture bleue» et ont invité la Commission à présenter des propositions spécifiques.

Le projet pilote de «ceinture bleue» a démontré que des informations utiles pourraient être fournies aux douanes sur les déplacements des navires. Les autorités douanières ont cependant fait remarquer que les informations concernant les navires devraient être complétées par des informations relatives aux marchandises transportées, notamment leur statut (UE ou non-UE). Cette distinction permet aux autorités douanières d'assurer une supervision douanière appropriée des marchandises non-UE, tout en facilitant les procédures pour les marchandises UE.

3.3. Acte pour le marché unique II

Le 3 octobre 2012, la Commission a proposé dans sa communication intitulée «L'acte pour le marché unique II — Ensemble pour une nouvelle croissance»¹³ une série d'actions visant à continuer à développer le marché unique et à exploiter son potentiel en tant que moteur de la croissance. La «ceinture bleue» a été mise en évidence comme une action clé, qui consiste en un paquet comprenant des initiatives législatives et non législatives visant à ramener la charge administrative pour le transport maritime à l'intérieur de l'UE à un niveau comparable à celui des autres modes de transport (aérien, ferroviaire et routier)

Cette action clé se réfère également à l'analyse des politiques portuaires¹⁴, adoptée le 23 mai 2013. Cette analyse est complémentaire de l'objectif de l'initiative «ceinture bleue». Elle prévoit de soutenir la compétitivité des ports maritimes européens et de déployer leur potentiel de croissance. Cette analyse impose aussi de consulter les parties prenantes et les pouvoirs publics intervenant dans la zone portuaire sur

¹¹ SafeSeaNet est un système mis en place par la directive 2002/59/CE modifiée, qui est hébergé et développé techniquement par l'EMSA et impose aux capitaines, exploitants ou agents de navires une obligation de communication d'informations et de notification permettant aux États membres de fournir et de recevoir des informations sur les navires et leurs cargaisons dangereuses. Il donne, entre autres, l'identification, la position et le statut d'un navire, les heures de départ et d'arrivée, les rapports d'incidents, des renseignements sur les cargaisons dangereuses.

¹² SWD (2012) 145 final

¹³ COM (2012) 573 final

¹⁴ COM(2013) 296 final et COM(2013) 295 final

l'efficacité des procédures administratives appliquées dans les ports et, le cas échéant, sur les mesures susceptibles de les simplifier.

4. LE PAQUET «CEINTURE BLEUE»

La Commission estime que, pour obtenir des résultats opérationnels rapides et concrets, le paquet «ceinture bleue» doit comporter deux mesures, à savoir l'amélioration du régime des services réguliers de transport maritime et, vu la situation économique, un mécanisme de facilités pour les navires qui font aussi escale dans les ports des pays tiers. En outre, la révision prévue de la directive 2002/59/CE sur les systèmes de suivi du trafic des navires et d'information¹⁵ et la mise en œuvre de la directive sur les formalités déclaratives appuieront la mise en œuvre du concept élargi de la «ceinture bleue».

4.1. Situation actuelle

4.1.1. Mesures de facilitation en vigueur

Les marchandises UE transportées à bord de navires qui, en cours de route, quittent les eaux territoriales des États membres faisant partie du territoire douanier de l'Union, perdent le statut de marchandises UE et sont soumises à certaines procédures, qu'elles circulent ou non entre des ports de l'UE. Cela signifie, par exemple, que des marchandises UE transportées par camion entre Tallinn et Lisbonne bénéficient pleinement du marché unique¹⁶, tant qu'un navire transportant les mêmes marchandises entre Tallinn et Lisbonne reste considéré comme ayant effectué un déplacement international.

La législation en vigueur prévoit déjà une simplification pour les marchandises transportées à l'intérieur de l'UE dans le cadre des procédures des services réguliers de transport maritime. Ces marchandises sont considérées comme marchandises UE, sauf preuve du contraire. Certaines conditions doivent être remplies pour que l'exploitant puisse en bénéficier:

- les navires peuvent uniquement faire la navette entre des ports de l'UE sur un itinéraire prédéterminé;
- il faut une autorisation préalable.

Les marchandises non-UE peuvent être expédiées à bord de navires assurant des services réguliers de transport maritime, à condition d'être placées sous le régime du transit communautaire externe¹⁷ afin de garantir une surveillance douanière. À cette fin, les exploitants peuvent appliquer des procédures simplifiées fondées sur l'utilisation d'un manifeste, solution souvent utilisée par les transporteurs. Ces facilités n'empêchent pas d'effectuer des contrôles à d'autres fins, notamment la protection de la santé animale, publique ou végétale dans l'Union.

C'est à la compagnie maritime de décider, en fonction de ses propres besoins commerciaux, de demander ou non le statut de service régulier de transport maritime.

¹⁵ JO L 283 du 27.06.2002

¹⁶ Pour autant que le camion reste sur le territoire douanier de l'UE et n'emprunte pas un itinéraire passant par Kaliningrad ou par l'Ukraine.

¹⁷ Cette procédure est définie à l'article 91, paragraphe 1, du code des douanes communautaire. Elle permet notamment les mouvements des marchandises non UE d'un point à un autre au sein du territoire douanier sans que ces marchandises soient soumises aux droits à l'importation et aux autres impositions ni aux mesures de politique commerciale.

Une telle décision sera motivée par les avantages pratiques, selon que les navires transportent essentiellement des marchandises UE (auquel cas le statut de service régulier de transport maritime est envisageable, car aucune preuve du caractère UE ne doit être fournie) ou principalement des marchandises non-UE (auquel cas le statut de service régulier de transport maritime n'est pas envisageable, car il n'y a pas d'obligation de recourir au régime du transit en dehors du service régulier).

4.1.2. *Systèmes d'information existants utilisés pour la collecte auprès des navires d'informations relative aux douanes*

L'UE a adopté des mesures enjoignant aux États membres de mettre en place des «guichets uniques nationaux» permettant aux exploitants de fournir par l'intermédiaire d'une seule interface toutes les informations requises en vertu des réglementations applicables en matière d'importation et d'exportation.

Un premier pas vers la mise en place de guichets uniques nationaux a été fait lors du lancement du projet de douane électronique («e-Customs»). Le projet, qui résulte de la décision n° 70/2008¹⁸, vise à remplacer les procédures douanières sur support papier par des procédures douanières électroniques dans l'ensemble de l'UE, créant ainsi un cadre douanier plus efficace et plus moderne. Les informations de nature douanière relatives aux résultats des contrôles sanitaires pourraient être extraites du système informatique vétérinaire intégré TRACES, qui a été instauré par la décision 2002/459/CE¹⁹, créant un réseau transeuropéen pour la notification, la certification et la surveillance des importations, exportations et échanges de produits sanitaires et phytosanitaires. Le règlement (CE) n° 648/2005²⁰ a introduit en outre l'analyse du risque, qui dote les douanes d'un outil leur permettant d'améliorer leurs contrôles ainsi que leur efficacité et leur efficacité dans tous les domaines (sûreté, sécurité, fiscalité).

Les autorités douanières nationales ont également développé et exploité depuis 2011 les systèmes de contrôle des importations²¹ pour recevoir les déclarations sommaires d'entrée automatisées²², principalement à des fins d'examen des risques de sûreté et de sécurité. Les déclarations sommaires d'entrée sont faites par les parties responsables au premier bureau de douane d'entrée pour les navires quittant des ports de pays tiers. L'interopérabilité des systèmes de contrôle des importations permet déjà aux douanes au premier point d'entrée de transmettre les résultats de l'analyse de risque en matière de sécurité et de sûreté à d'autres bureaux de douane de l'État membre dont les ports sont indiqués dans les déclarations sommaires d'entrée.

La directive 2010/65/UE concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres vise à «simplifier et harmoniser les procédures administratives appliquées aux transports maritimes par la généralisation de la transmission électronique des renseignements et la rationalisation des formalités déclaratives». Elle enjoint aux États membres de mettre en place des services nationaux de guichet unique pour recevoir les notifications des ports d'escale pour le 1^{er} juin 2015 au plus tard. Comme les informations ne devront être

¹⁸ JO L 283 du 26.1.2008

¹⁹ JO L 159/27 du 17.6.2002

²⁰ JO L 283 du 4.5.2005

²¹ Le système de contrôle des importations, un système électronique d'échanges d'informations basé sur des spécifications communes, assure le traitement des déclarations préalables à l'arrivée ainsi que le lien entre les informations et l'analyse de risque.

²² La déclaration sommaire d'entrée, visée à l'article 36bis du code des douanes, doit être présentée pour les marchandises introduites sur le territoire douanier de l'Union.

fournies qu'une seule fois, elles devront être partagées entre les administrations concernées, telles que les douanes et le contrôle aux frontières.

À cet effet, un lien a été établi entre la directive concernant les formalités déclaratives et la directive relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, notamment en ce qui concerne l'utilisation et le développement de la plateforme SafeSeaNet dans ce contexte. Afin d'exploiter efficacement les ressources et investissements existants, d'éviter les doubles emplois et, dans la mesure du possible, de réduire la charge administrative pour les entreprises et les administrations concernées, SafeSeaNet devrait également servir aux échanges supplémentaires d'informations destinées à faciliter les transports maritimes. Pour ce faire, cette plateforme devrait être interopérable avec d'autres systèmes de surveillance et de notification. L'objectif global est d'assurer la surveillance des navires dans le cadre d'un système (ou d'un système intégré) qui répondrait aux différents besoins aux niveaux national, européen et international, en permettant l'instauration d'un espace maritime européen sans barrières.

Les informations relatives aux marchandises qui sont demandées par les douanes et les autres autorités sont recueillies au moyen d'une déclaration de la cargaison ou «manifeste de chargement» transmis par la compagnie maritime. Malgré l'adoption d'un formulaire-type de déclaration de la cargaison dans la convention «FAL»²³ et malgré l'existence d'un format électronique recommandé par l'Organisation mondiale des douanes, les États membres n'ont pas mis en place de structure harmonisée pour le manifeste de chargement – structure qui pourrait servir à mettre sur pied des systèmes électroniques d'autorisation administrative.

4.2. Le futur cadre de la «ceinture bleue»

4.2.1. Améliorer le concept de service régulier de transport maritime

L'exploitation d'un service régulier de transport maritime est soumise à l'autorisation préalable des autorités douanières. La demande doit être présentée aux autorités douanières de l'État membre où la compagnie est établie ou, à défaut, de l'État membre où elle dispose d'un bureau régional. Les autorités douanières habilitées demandent l'accord des autorités douanières des États membres concernés, c'est-à-dire les États membres où se situent les ports où la compagnie souhaite faire escale. Si la compagnie veut ajouter de nouveaux ports d'escale situés dans d'autres États membres, elle doit lancer une nouvelle procédure d'autorisation.

En 2012, le processus de demande de service régulier de transport maritime et la gestion de l'autorisation qui en découle ont été modernisés et simplifiés, notamment grâce à l'utilisation d'un système électronique d'information et de communication. La procédure d'autorisation a été raccourcie: la phase de consultation est passée de 60 à 45 jours et l'enregistrement ultérieur des navires et des itinéraires a été facilité.

Malgré les avantages avérés de ces simplifications, le secteur des transports maritimes estime encore que la procédure à suivre pour l'exploitation d'un service régulier de transport maritime est lourde et manque de flexibilité. Dès lors, de nombreux transporteurs s'abstiennent encore de demander ce statut d'exploitant de service régulier de transport maritime. En conséquence, certaines modifications supplémentaires permettraient d'améliorer la procédure concernant les services réguliers de transport maritime et la rendraient plus rapide et plus souple.

²³

La convention FAL est une convention visant à faciliter le trafic maritime international, adoptée par l'Organisation maritime internationale le 9 avril 1965, dans sa version modifiée.

Afin d'introduire de nouvelles simplifications dans le système de services réguliers de transport maritime, en juin 2013, la Commission a présenté au comité compétent une modification des dispositions d'application du code des douanes²⁴ en vigueur.

La modification concerne les points suivants:

- réduction de la période de délivrance de l'autorisation en limitant une nouvelle fois la période de consultation entre les États membres à 15 jours;
- extension aux futurs ports d'escale. Actuellement, les exploitants qui demandent une autorisation de service régulier de transport maritime doivent préciser les États membres concernés par ledit service. Si, par la suite, ils souhaitent l'étendre à un autre État membre, une autre consultation est nécessaire. En permettant aux demandeurs de préciser à l'avance quels États membres pourraient être concernés à l'avenir et quels sont ceux qui sont effectivement concernés, on gagnerait du temps lorsque la situation se présente.

Modalités simplifiées de la «ceinture bleue» — exemple 1

Un exploitant qui veut offrir un service régulier de transport maritime entre Felixstowe au Royaume-Uni, Rotterdam aux Pays-Bas et Copenhague au Danemark et à l'avenir peut-être vers Gdansk en Pologne, pourra bénéficier du système amélioré de services réguliers de transport maritime. L'exploitant sera tenu de demander une autorisation aux autorités douanières britanniques pour mettre ce service en œuvre et aura aussi la possibilité d'indiquer quels États membres pourraient être ajoutés au service à l'avenir; dans cet exemple, la Pologne. Les autorités britanniques prendront contact avec l'ensemble des autorités douanières compétentes, à savoir les autorités néerlandaises, danoises et polonaises et demanderont leur accord pour octroyer l'autorisation. Les États membres disposeront d'un délai de 15 jours (au lieu de 45 actuellement) pour donner leur réponse. L'autorisation sera alors accordée et l'exploitant sera en mesure de proposer le service dans un délai relativement court. Par la suite, si l'opérateur souhaite modifier le service pour y ajouter le port de Gdansk en Pologne, il pourra le faire facilement, sans devoir lancer une nouvelle procédure d'autorisation.

4.2.2. L'e-Manifest, un instrument visant à faciliter la circulation des navires faisant escale dans des ports de pays tiers

Malgré ses avantages, le concept de services réguliers de transport maritime n'est intéressant que pour un nombre limité d'activités commerciales et, souvent, il n'est pas en adéquation avec les besoins des chargeurs, des fabricants, des importateurs et exportateurs, du commerce ou de l'industrie. Étant donné que seuls les services de transport maritime intra-UE remplissent les conditions d'autorisation et d'exploitation, les navires qui participent aux échanges commerciaux intra-UE mais qui font également escale dans un port étranger sont exclus de son champ d'application. D'après les estimations, seulement 10 à 15 % du trafic maritime, essentiellement des ferries, se déroule dans le cadre du système de services réguliers de transport maritime. Étant donné que la grande majorité des navires transportent à la fois des marchandises UE et non-UE et font régulièrement escale dans des ports de l'Union et de pays tiers (par exemple, en Norvège, en Afrique du Nord, en Russie),

²⁴ Règlement (CEE) n° 2454/93 de la Commission, du 2 juillet 1993, fixant certaines dispositions d'application du règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil établissant le code des douanes communautaire, JO L 253 du 11.10.1993.

une véritable simplification doit couvrir ce type de services pour tirer pleinement parti du potentiel du transport maritime.

Il est nécessaire de connaître le statut des marchandises transportées à bord (UE ou non-UE, exportations, fret restant à bord du navire, etc.) afin de définir la surveillance douanière appropriée. Certaines simplifications sont donc possibles en instaurant un outil de notification simple des informations requises, y compris les informations à fournir par la compagnie maritime aux autorités douanières concernant le statut des marchandises. Les autorités pourraient ainsi déterminer la procédure à appliquer en fonction du statut des marchandises. Un tel outil permettra aux autorités douanières du port de déchargement d'assurer la rapide mainlevée des marchandises UE tout en veillant à ce que les marchandises non-UE restent soumises aux contrôles douaniers et administratifs nécessaires, comme les contrôles sanitaires, dans l'attente de leur mise en libre pratique, par exemple.

Le manifeste électronique («e-Manifest») contenant les informations sur le statut des marchandises est considéré comme une solution pratique pour atteindre cet objectif. L'e-Manifest prendrait la forme d'un manifeste harmonisé et électronique de chargement et constitue un instrument permettant de simplifier davantage le transport maritime pour les navires faisant escale dans l'UE et aussi dans des ports de pays tiers.

Lorsque l'e-Manifest serait déposé dans un port de l'UE, le statut UE des marchandises à bord serait indiqué et, s'il est confirmé, les contrôles douaniers ne seraient plus nécessaires pour les marchandises UE, à l'exception des contrôles aléatoires. Ce changement représente une simplification considérable des échanges pour les chargeurs et les compagnies maritimes, ainsi qu'une simplification pour les autorités douanières qui ne seraient pas tenues de vérifier les marchandises UE, sauf en cas de contrôles aléatoires ou spécifiques.

Les marchandises chargées dans des ports de pays tiers seraient, par définition, des marchandises non-UE et figureraient comme telles sur l'e-Manifest. En outre, si le navire fait escale dans un port d'un pays tiers entre deux ports de l'UE mais que les marchandises UE restent à bord, celles-ci conserveront leur statut suivant la déclaration au départ du dernier port de l'UE. De plus, la vérification de l'exactitude des informations fournies au port de départ lors de l'arrivée au port de destination sera plus simple puisque l'e-Manifest est harmonisé.

L'e-Manifest introduirait une autre simplification: l'indication du statut des marchandises dans l'e-Manifest pourrait être approuvée par l'exploitant s'il est autorisé à le faire. Les opérateurs qui ne disposent pas d'une telle autorisation dépendront de la confirmation des autorités douanières.

L'e-Manifest doit être communiqué par voie électronique aux autorités douanières du prochain port de l'UE où le navire fera escale et déchargera des marchandises, le statut UE des marchandises étant utilisé pour garantir une mainlevée rapide. Une référence dans l'e-Manifest aux informations liées aux marchandises et recueillies dans les ports d'escale précédents constituerait un élément supplémentaire permettant de vérifier la conformité non seulement avec les exigences de l'UE en matière fiscale, mais aussi avec ses exigences dans le domaine de la sûreté et de la sécurité.

L'e-Manifest devra être totalement harmonisé pour toute l'UE. Les systèmes informatiques devront aussi être tout à fait interopérables afin que les e-Manifest puissent y être déposés et que les informations puissent être échangées entre les

autorités. Toutefois, le but n'est pas de créer un nouveau système qui entraînerait des coûts supplémentaires, mais de se baser sur les systèmes existants ou en cours d'élaboration, comme le système national de guichet unique, élaboré dans le cadre de la directive concernant les formalités déclaratives, qui permettrait aux administrations douanières nationales et autres autorités compétentes de se transmettre les e-Manifest.

Avec cette solution, les marchandises UE profiteront des avantages du marché intérieur, et ce même sur des itinéraires comptant des escales dans des ports de pays tiers, tandis que les marchandises non-UE seront soumises aux mêmes exigences de conformité qui existent déjà aujourd'hui. Les autorités douanières seront en mesure de consacrer davantage de ressources à l'évaluation des risques et au dédouanement des marchandises non-UE alors que les marchandises UE pourront circuler plus librement.

Afin de permettre cette simplification, la Commission prépare actuellement une modification des dispositions d'application du code des douanes en vigueur qu'elle présentera fin 2013, comprenant les modalités pour la mise en place de l'e-Manifest. La Commission prévoit que l'e-Manifest soit pleinement opérationnel à compter de juin 2015. Cette modification tiendra compte des travaux réalisés lors de la mise en œuvre de la directive concernant les formalités déclaratives qui exigeait une coopération plus étroite entre toutes les parties concernées, tant au niveau national qu'au niveau de l'UE. En outre, il convient de tenir compte des exigences relatives à l'e-Manifest lors de la révision de la directive relative au système de suivi du trafic des navires et d'information et pendant la poursuite de la mise en œuvre de la directive concernant les formalités déclaratives.

Modalités simplifiées de la «ceinture bleue» — exemple 2

Un navire en provenance de Shanghai en Chine fait escale à Limassol à Chypre. Toutes les marchandises à bord proviennent de pays tiers. Une évaluation des risques portant sur le type et le degré de risque a été réalisée sur la base de la déclaration sommaire d'entrée déposée avant le départ de Shanghai. Tous les éléments représentant une menace immédiate seront soumis aux contrôles nécessaires, tels que les contrôles sanitaires, vétérinaires, les contrôles en matière de sécurité et de sûreté, etc. Les marchandises en provenance de Chine qui seront débarquées à Chypre seront soumises à tous les contrôles habituels à Chypre. Pour les marchandises restant à bord et qui présentent un risque qui n'est pas considéré comme une menace immédiate, les informations sont transmises à tous les États membres figurant sur l'itinéraire afin de permettre aux autorités douanières des ports de déchargement d'effectuer les contrôles nécessaires. Le navire est ensuite chargé avec des marchandises UE et quitte Chypre pour se diriger vers Marseille en France. Avec les modalités simplifiées de la ceinture bleue, à Limassol, l'armateur du navire actualisera l'e-Manifest et indiquera le statut de ses marchandises (respectivement marchandises UE et non-UE) dans le document électronique. Sur la route vers Marseille, le navire fait escale à Tanger pour décharger les marchandises en provenance de Chine et charger d'autres marchandises. L'e-Manifest est à nouveau mis à jour et une nouvelle déclaration sommaire d'entrée est déposée à des fins d'évaluation des risques en matière de sécurité et de sûreté pour les marchandises chargées à Tanger. Toutes les marchandises originaires de Chine et les autres marchandises chargées à Tanger sont considérées comme des marchandises non-UE. Lorsque le navire arrive à Marseille, les marchandises UE chargées à Limassol, dont le statut a été indiqué dans l'e-Manifest, peuvent être mises en libre pratique rapidement par les douanes en raison de leur statut UE mentionné dans l'e-Manifest. Toutes les marchandises non-UE seront soumises aux contrôles appropriés, comme les contrôles sanitaires, vétérinaires, fiscaux, les contrôles en matière de sécurité et de sûreté, etc.

5. RAPPORTS

La Commission présentera son rapport d'ici à la mi-2016 au Parlement européen et au Conseil sur l'initiative «ceinture bleue», notamment sur sa mise en œuvre, son efficacité, son impact sur l'économie de l'UE, son évolution future, etc.

La Commission informera également régulièrement les parties prenantes sur la mise en œuvre et l'efficacité de l'initiative «ceinture bleue».

6. CONCLUSION

Rappelant les objectifs de l'acte pour le marché unique II visant à créer un véritable marché unique du transport maritime, la Commission confirme sa détermination à déployer le concept «ceinture bleue» jusqu'à sa mise en œuvre complète, y compris les mesures de simplification étendues aux escales dans les pays tiers.

Par conséquent, la Commission demande le soutien du Parlement européen et du Conseil ainsi que la participation technique du secteur maritime pour mettre l'initiative «ceinture bleue» en pratique. Dans un même temps, les autorités douanières et maritimes des États membres sont invitées à poursuivre et à renforcer leur coopération dans la mesure où seuls des efforts conjoints permettront à la «ceinture bleue» de fonctionner et de produire, pour faire référence à l'acte pour le marché unique II, des effets réels sur le terrain!