



CONSEIL DE L'UNION  
EUROPÉENNE

FR

## Conclusions du Conseil sur la révision à mi-parcours de la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018 et ses perspectives jusqu'en 2020

*Conseil TRANSPORTS, TÉLÉCOMMUNICATIONS et ÉNERGIE  
Luxembourg, les 5 et 6 juin 2014*

Le Conseil a adopté les conclusions suivantes:

"LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,  
VU

- la communication de la Commission sur les objectifs stratégiques et les recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018<sup>1</sup>;
- les conclusions du Conseil du 30 mars 2009 relatives à la communication de la Commission sur les objectifs stratégiques et les recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018<sup>2</sup>;

SALUANT la réussite de la réunion ministérielle informelle sur la politique maritime organisée en Grèce le 7 mai 2014 par la présidence hellénique, qui a conféré une priorité politique à la révision de la politique du transport maritime de l'UE afin de soutenir le secteur des transports maritimes, qui est essentiel pour la prospérité de l'UE;

SOULIGNANT que les priorités politiques énoncées dans la déclaration d'Athènes devraient être pleinement prises en compte dans le prochain programme de travail de la Commission et ses principales priorités pour la période allant de 2015 à 2019;

---

<sup>1</sup> Doc. ST 5779/09.

<sup>2</sup> Doc. ST 7866/09.

# P R E S S E

EN CONSÉQUENCE, LE CONSEIL:

1. SOUSCRIT à la teneur de la "Déclaration d'Athènes" sur la révision à mi-parcours de la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018 et ses perspectives jusqu'en 2020 et RECONNAÎT que la Déclaration constitue un élément important de la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2020;

2. INVITE la Commission à présenter le plus rapidement possible la révision à mi-parcours de la mise en œuvre de la politique du transport maritime de l'UE; à cet égard, ENGAGE la Commission et les États membres à travailler de concert au niveau de l'UE et au niveau international, en étroite coopération avec les autres organes institutionnels et agences de l'UE afin de prendre les initiatives appropriées et fixer des étapes, en s'appuyant sur la "Déclaration d'Athènes" pour développer et mettre en œuvre la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2020.

## **Déclaration d'Athènes**

### **"Révision à mi-parcours de la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018 et ses perspectives jusqu'en 2020"**

COMPTE TENU du fait que l'UE est fortement dépendante du transport maritime tant pour son marché intérieur que pour ses échanges avec le reste du monde puisque 75 % des marchandises qu'elle importe ou exporte et 37 % des échanges à l'intérieur de l'Union transitent par des ports de mer<sup>3</sup>, et que le transport maritime connaît une très grande mobilité et est confronté à une concurrence de plus en plus féroce de la part des pays tiers;

RAPPELANT que le transport maritime et les services connexes contribuent fortement à l'économie européenne et à la qualité de vie des citoyens européens, fournissant des emplois et jouant un rôle essentiel pour la compétitivité européenne; CONSTATANT que l'économie bleue de l'UE représente actuellement 5,4 millions d'emplois et une valeur ajoutée brute de près de 500 milliards d'euros par an; CONSCIENT des potentialités du tourisme maritime et côtier pour la croissance économique et l'emploi;

RECONNAISSANT que le transport maritime est un élément clé de la sécurité de la chaîne d'approvisionnement de l'UE, notamment en ce qui concerne l'importation d'énergie et de matières premières;

RÉAFFIRMANT que le secteur maritime européen doit faire face à des défis importants et qu'il est nécessaire d'entreprendre de nouvelles actions afin de maintenir et de développer un transport maritime de qualité attractif, sûr et durable et de garantir des marchés maritimes ouverts ainsi qu'un accès sans restrictions aux cargaisons; SOULIGNANT en particulier que le transport maritime européen est confronté à d'importants défis liés à un renforcement des exigences en matière d'environnement;

INSISTANT sur le fait qu'une condition préalable essentielle au commerce maritime mondial est de pouvoir disposer des gens de mer compétents jouissant de conditions de travail et de droits en matière d'emploi appropriés et que la mise en œuvre de la Convention du travail maritime (MLC), 2006 de l'OIT et de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) de l'OMI, telle que modifiée par les amendements de Manille de 2010 est un pas important pour l'instauration d'un cadre uniforme et contraignant régissant les conditions de vie et de travail à bord des navires, la protection de la santé, de la sécurité et des normes relatives à la qualification des gens de mer, ce qui contribuera de manière substantielle à donner une image plus positive de la profession maritime, contribuant ainsi à favoriser le recrutement des gens de mer;

---

<sup>3</sup> COM(2012) 0494 final.

RECONNAISSANT qu'il importe de maintenir un cadre réglementaire stable et propice à l'innovation préservant la compétitivité des flottes des États membres de l'UE, assurant la sécurité juridique des investissements et stimulant la création d'activités maritimes dans les États membres de l'UE dans le contexte d'une libéralisation des services maritimes internationaux;

CONSIDÉRANT que l'Union européenne ayant déjà accompli des progrès significatifs en matière de sécurité et de sûreté maritimes ainsi que de protection du milieu marin, les États membres devraient se concentrer sur la mise en œuvre effective des conventions internationales et de l'acquis de l'UE dans le domaine maritime;

CONSCIENT que les règles et conventions arrêtées au niveau international, notamment par l'OMI et l'OIT et leur ratification, mise en œuvre effective et application universelles sont nécessaires afin d'assurer des conditions de concurrence équitables au niveau mondial pour un secteur du transport maritime de l'UE sûr et respectueux de l'environnement et de préserver sa compétitivité à long terme;

RECONNAISSANT que la responsabilité de la mise en œuvre des conventions internationales incombe à l'État et que le système d'audit obligatoire qui sera prochainement mis en œuvre par l'OMI constituera un outil important pour évaluer les résultats des États membres lorsqu'il s'agit de s'acquitter de leurs obligations en tant qu'États du pavillon, qu'États du port ou qu'États côtiers;

SOULIGNANT que le transport maritime à courte distance doit jouer un rôle plus important dans l'UE pour assurer l'accessibilité et les flux commerciaux nécessaires, y compris entre le continent et les îles, et pour écarter des routes le transport sur longue distance afin de répondre aux défis qui se posent en, termes de capacités, d'énergie et de climat tout en prenant acte, dans ce contexte, des objectifs définis dans le Livre blanc sur les transports publié par la Commission en 2011<sup>4</sup>; RECONNAISSANT le rôle important joué à cet égard par le réseau européen de transport maritime à courte distance (ESN) et par les centres de promotion du transport maritime à courte distance de ses membres;

RECONNAISSANT l'importance que revêtent la création d'un espace maritime européen sans barrières et l'initiative "ceinture bleue" en tant qu'éléments essentiels permettant de favoriser le transport maritime intracommunautaire de marchandises, de renforcer l'attrait du transport maritime à courte distance et de faciliter le bon fonctionnement du marché intérieur;

SOULIGNANT qu'il est nécessaire de disposer de services maritimes numériques efficaces à l'échelle de l'UE s'appuyant sur les applications, systèmes et plateformes existants, afin d'étayer les objectifs de facilitation des transports et des échanges et de renforcer la sécurité, la sûreté et la protection de l'environnement et PRENANT ACTE des progrès accomplis à cet égard par l'interconnexion et la fertilisation croisée des applications hébergées par l'AESM, telles que SafeSeaNet, LRIT, CleanSeaNet et Thetis et, dans un contexte plus large, par le développement de l'environnement commun de partage de l'information (CISE);

CONSCIENT qu'il importe de promouvoir la compétitivité des ports maritimes européens, l'interconnexion avec l'arrière-pays et le transport multimodal comportant une composante maritime;

---

<sup>4</sup> Livre Blanc sur les Transports : Feuille de route pour un espace européen unique des transports – vers un système de transport compétitif et économe en ressources - COM(2011) 0144

RECONNAISSANT que le développement du réseau RTE-T dans le cadre du nouveau régime d'orientations recourant au financement du mécanisme pour l'interconnexion en Europe créera des possibilités d'accroître la compétitivité et l'innovation des ports maritimes européens et de développer encore les liaisons maritimes telles que les autoroutes de la mer;

SOULIGNANT que le transport maritime revêt une importance capitale pour la connexion des régions périphériques et insulaires au reste de l'Europe;

INSISTANT sur le fait que l'Europe s'efforce de conserver sa position dominante en matière de technologie maritime, d'équipements et de services maritimes innovants tout en tenant compte de la concurrence exercée dans ces domaines par d'autres régions du monde;

SOULIGNANT qu'il est nécessaire que la Commission procède à une évaluation des résultats engrangés à ce jour avant de présenter une révision à mi-parcours de la stratégie de l'UE en matière de transport maritime.

#### I. *Le transport maritime européen et la mondialisation des marchés*

1. CONVIENT que l'UE et ses États membres doivent redoubler d'efforts au niveau bilatéral, multilatéral et international afin de garantir un libre accès aux marchés et une libéralisation accrue des échanges dans les services maritimes, principalement par le biais d'accords en matière de transport maritime ou d'accords de libre échange sur une base de réciprocité, reconnaissant que cela profiterait au secteur du transport maritime de l'UE, stimulerait le développement économique, susciterait de nouvelles activités commerciales et favoriserait les investissements; à cet égard, DEMANDE à la Commission et aux États membres de déployer tous les efforts nécessaires pour parvenir à un accord ambitieux pour le secteur du transport maritime sur la base des négociations en cours relatives à l'accord sur le commerce de services;

2. SOULIGNE qu'il est nécessaire de maintenir et de renforcer encore le régime de l'UE en matière d'aides d'État en faveur du transport maritime afin d'instaurer et de maintenir, au niveau mondial, des conditions de concurrence équitables pour les entreprises de l'UE opérant dans ce secteur par rapport aux pays tiers. INSISTE sur le fait que ce régime d'aides d'État est essentiel pour promouvoir le commerce européen, la compétitivité du transport maritime et l'emploi dans le pôle d'activité maritime de l'UE et notamment pour prévenir le changement de pavillon et le transfert de compagnies maritimes de l'UE vers des pays tiers;

#### II. *Ressources humaines, compétences et savoir-faire maritimes*

3. RÉAFFIRME sa volonté d'accroître les emplois dans le secteur du transport maritime dans son ensemble et de renforcer la mobilité professionnelle entre les emplois à terre et en mer afin de soutenir les pôles d'activité de l'UE dans le domaine du transport maritime, d'instaurer des conditions de concurrence équitables grâce à la mise en œuvre de la Convention du travail maritime, 2006, de l'OIT, d'assurer le traitement équitable des gens de mer, y compris en cas d'accident de mer, et de garantir leur protection sociale;

4. SOULIGNE qu'il importe de procéder à une évaluation des conditions de vie et de travail dans le secteur du transport maritime telles qu'elles sont appliquées dans l'UE;

5. DEMANDE que des mesures concrètes supplémentaires soient prises pour améliorer le savoir-faire dans le domaine du transport maritime et renforcer l'attrait des carrières dans ce secteur tant pour les hommes que pour les femmes avec la participation active de toutes les parties concernées en favorisant les liens entre l'école et l'entreprise afin de promouvoir la mobilité au travail et le transfert de compétences ainsi que la mise en œuvre effective des conventions internationales pertinentes; à cet égard, RÉAFFIRME que les conclusions du Conseil TTE de 2003 et 2005 "relatives à l'amélioration de l'image du transport maritime communautaire et visant à attirer les jeunes vers les professions maritimes" demeurent pleinement pertinentes;

### III. *Un transport maritime de qualité, un avantage concurrentiel essentiel*

6. INVITE la Commission et les États membres à contribuer au renforcement de la sécurité maritime et de la protection de la vie humaine en mer, au niveau international, dans le cadre de l'amélioration permanente de la sécurité; SOULIGNE qu'il est nécessaire de mettre pleinement en œuvre l'acquis de l'UE dans le domaine maritime, y compris le troisième paquet sur la sécurité maritime;

7. DEMANDE à la Commission et aux États membres de continuer à accorder un caractère prioritaire à l'amélioration des performances du transport maritime en matière d'environnement et de sécurité et dans le domaine social, au niveau de l'UE et au niveau international, tout en assurant des conditions de concurrence équitables et loyales et en veillant à ce qu'un transport maritime de qualité débouche sur un avantage compétitif, en particulier dans le cadre du commerce maritime mondial;

8. SOULIGNE que la mise en œuvre des obligations environnementales, de sécurité et sociales découlant des instruments de l'UE et internationaux est une condition préalable essentielle pour la compétitivité d'un transport maritime européen de qualité et INVITE la Commission et les États membres à œuvrer en vue d'assurer un respect effectif des réglementations pertinentes;

9. INVITE la Commission à réexaminer régulièrement la législation en vigueur de l'Union applicable au transport maritime afin d'éviter les contraintes réglementaires et administratives inutiles, dans le respect des principes d'une meilleure réglementation;

10. RÉAFFIRME que les actes de piraterie ainsi que les vols à main armée et les actes de terrorisme commis à l'encontre des navires et des installations situées au large des côtes représentent une grave menace pour la sécurité, le commerce mondial, le transport maritime, le secteur de la pêche et l'économie mondiale et, surtout, pour la vie et la sécurité en mer; SOULIGNE le rôle capital de la coopération internationale à tous les niveaux pour faire face à ces menaces et DEMANDE INSTAMMENT que soient accrus les efforts déployés à cet effet tant au niveau de l'UE qu'au niveau international; à cet égard, INVITE la Commission et les États membres à préciser davantage leurs positions sur la mise en place d'une stratégie globale de l'UE en matière de sécurité maritime en faisant fond sur les politiques, structures et instruments existants;

11. SOUTIENT l'utilisation, le développement et l'intégration des systèmes de contrôle, de surveillance, de positionnement et d'observation maritimes (tels que SafeSeaNet, LRIT, CleanSeaNet, Galileo, Copernicus et THETIS) et ATTEND AVEC INTÉRÊT le développement de l'environnement commun de partage de l'information (CISE) pour que les services maritimes de l'UE et l'UE dans son ensemble puissent disposer de services maritimes comportant une valeur ajoutée, grâce au renforcement de l'interopérabilité transsectorielle et à l'échange d'informations entre les autorités, utilisateurs et opérateurs concernés;

12. ENCOURAGE la mise en place d'une coopération étroite entre les autorités nationales des États membres, la Commission et les agences de l'UE, notamment l'AESM et FRONTEX, ainsi que les organismes participant aux services de surveillance côtière, préconisée entre autres par le Forum européen des services de surveillance côtière ou d'autres cadres régionaux d'échange sur ces services et d'autres enceintes pertinentes en vue de promouvoir une coordination efficace et efficiente visant à assurer une plus grande sécurité, une plus grande sûreté et une plus grande propreté des mers;

13. SOULIGNE qu'il importe de disposer de mesures adéquates de garantie et de compensation en cas d'incidents maritimes et d'enlèvement des épaves, conformément aux instruments juridiques de l'UE et internationaux existants;

#### IV. *Collaboration à l'échelon international*

14. RÉAFFIRME sa détermination à travailler de concert avec l'OMI et d'autres organismes internationaux, tels que l'OIT, le cas échéant, afin de parvenir à instaurer des conditions de concurrence et un environnement de travail équitables dans le transport maritime grâce à la définition et à la mise en œuvre de règles et de normes reconnues sur le plan international et fondées sur des éléments probants en vue de garantir la compétitivité, la sécurité, la sûreté et l'efficacité de transports maritimes respectueux de l'environnement;

#### V. *Exploitation du potentiel intégral du transport maritime à courte distance et des services de transport maritime aux entreprises et aux particuliers en Europe*

15. DEMANDE à la Commission et aux États membres de renforcer leurs efforts concernant la promotion du transport maritime à courte distance dans le but d'écartier des routes le transport sur longue distance et de garantir l'accessibilité et les flux commerciaux nécessaires, y compris entre le continent et les îles; et DEMANDE qu'un soutien financier suffisant soit fourni, le cas échéant, afin de promouvoir l'offre et la demande de services de transport maritime à courte distance, notamment par le biais du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, ce qui permettrait d'améliorer les performances environnementales du transport maritime, l'innovation et le développement intégré des autoroutes de la mer;

16. SOULIGNE qu'il importe d'apporter, s'il y a lieu, un soutien financier pour l'adaptation des navires aux nouvelles exigences environnementales et de sécurité, notamment dans le cadre du transport maritime à courte distance;

17. RAPPELLE que la mise en place, dans les ports de l'UE, d'infrastructures appropriées pour les carburants de substitution, notamment pour le ravitaillement en GNL, est une question prioritaire;

18. APPELLE DE SES VŒUX la mise au point de systèmes portuaires plus respectueux du développement durable et plus efficaces pour améliorer encore les performances des ports en matière environnementale et tenir compte de l'augmentation constante du volume des transports maritimes de marchandises et de passagers afin de satisfaire les demandes des entreprises et des consommateurs de l'UE en termes de services de transport de porte à porte rentables et rapides; DEMANDE à la Commission d'adopter des lignes directrices concernant les aides d'État en faveur des ports maritimes, avec l'objectif de garantir une juste concurrence et un cadre réglementaire stable pour les investissements portuaires.

19. APPELLE à un renforcement de la connectivité, notamment via des liaisons maritimes et une amélioration de l'accès aux ports, aspect qui fait partie intégrante de la cohésion économique et sociale de l'Europe, en tirant pleinement parti des possibilités de financement prévues dans le cadre des perspectives financières actuelles de l'UE et, en particulier, CONVIENT de promouvoir, y compris via le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et les fonds structurels européens, de meilleures liaisons avec les îles et les transports de passagers sur longue distance à l'intérieur de l'UE, grâce à des services de transbordeurs et de navires de croisière de qualité et à des terminaux portuaires appropriés, ainsi que des connexions appropriées entre les ports et leur arrière-pays, afin de réduire les disparités existantes, de prévenir l'isolement et d'offrir aux petites îles ou aux îles éloignées, ainsi qu'aux États membres insulaires des possibilités de croissance équivalentes à celles des autres régions et de promouvoir le tourisme côtier;

20. DEMANDE INSTAMMENT à la Commission et aux États membres de poursuivre leurs travaux sur une numérisation et une simplification accrues des procédures administratives et opérationnelles, avec la réduction des contraintes administratives qui en découle pour la facilitation du trafic maritime, en particulier par le biais d'une mise en œuvre intégrale et rapide de la "ceinture bleue", y compris le manifeste électronique, les services maritimes électroniques y relatifs et la mise au point et le déploiement des guichets uniques nationaux conformément à la directive 2010/65/UE, compte tenu notamment des développements pertinents au sein de l'OMI, et avec l'objectif de créer un espace européen de transport maritime sans frontières et d'améliorer la compétitivité;

VI. *L'Europe devrait être à la pointe de la recherche et de l'innovation dans le domaine maritime au niveau mondial*

21. INSISTE sur la nécessité de renforcer les efforts ciblés en matière de R&D et d'innovation, y compris les projets de démonstration, et de maintenir la position dominante de l'Europe à l'échelle mondiale en termes de transports maritimes durables et compétitifs et SOUTIENT le secteur manufacturier et de la construction navale au service du transport maritime pour que soient trouvées des solutions innovantes permettant de disposer de navires plus efficaces et plus propres, soulignant qu'Horizon 2020 est un outil essentiel à cet égard."

---