



Bruxelles, le 8 juin 2017
(OR. en)

9976/17

MAR 123
TRANS 250
COMPET 476
CLIMA 169
MI 477
ENV 578
FISC 123
OMI 32

RÉSULTATS DES TRAVAUX

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	délégations
N° doc. préc.:	9331/17 MAR 102 TRANS 185 COMPET 418 CLIMA 136 MI 430 ENV 515 FISC 109 OMI 29
Objet:	Conclusions du Conseil "Priorités en matière de politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2020: compétitivité, décarbonation, numérisation en vue de garantir une connectivité mondiale, un marché intérieur efficace et un pôle d'activité maritime de premier plan" – Conclusions du Conseil (8 juin 2017)

Les délégations trouveront en annexe les conclusions du Conseil "Priorités en matière de politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2020: compétitivité, décarbonation, numérisation en vue de garantir une connectivité mondiale, un marché intérieur efficace et un pôle d'activité maritime de premier plan", adoptées par le Conseil lors de sa 3545^e session qui s'est tenue le 8 juin 2017.

CONCLUSIONS DU CONSEIL

"Priorités en matière de politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2020: compétitivité, décarbonation, numérisation en vue de garantir une connectivité mondiale, un marché intérieur efficace et un pôle d'activité maritime de premier plan"

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

VU

- les conclusions du Conseil du 5 juin 2014 sur la révision à mi-parcours de la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018 et ses perspectives jusqu'en 2020¹;
- le rapport de la Commission sur la mise en œuvre de la stratégie de l'UE en matière de transport maritime pour la période 2009-2018²;

SALUANT la réussite de la réunion ministérielle informelle sur la politique maritime organisée à La Valette (Malte) le 29 mars 2017 par la présidence maltaise, qui a fixé les priorités politiques en matière de politique du transport maritime de l'UE afin de soutenir le secteur des transports maritimes, qui est essentiel pour la prospérité de l'UE;

RAPPELANT l'importance vitale du transport maritime et des services connexes pour l'économie de l'Union européenne et la qualité de vie des citoyens européens, en raison des emplois qu'ils fournissent, du rôle essentiel qu'ils jouent pour la compétitivité européenne et de la contribution qu'ils apportent au PIB de l'Union européenne, et celle du transport maritime en tant que catalyseur pour le pôle d'activité maritime de l'UE;

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, intelligent, sûr, social et durable;

¹ Doc. 10041/14.

² Doc. 12829/16.

SOULIGNANT que les priorités politiques énoncées dans la déclaration de La Valette devraient être pleinement prises en compte dans le prochain programme de travail de la Commission et ses principales priorités pour la période allant jusqu'en 2020;

EN CONSÉQUENCE, LE CONSEIL:

1. SOUSCRIT à la teneur de la "Déclaration de La Valette" intitulée "Priorités en matière de politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2020: compétitivité, décarbonation, numérisation en vue de garantir une connectivité mondiale, un marché intérieur efficace et un pôle d'activité maritime de premier plan" et RECONNAÎT que la Déclaration constitue un élément important de la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2020;
2. ENGAGE la Commission et les États membres à travailler de concert, en étroite coopération avec les autres organes institutionnels et agences de l'UE ainsi qu'avec le secteur maritime et les partenaires sociaux afin de prendre les initiatives appropriées et fixer des étapes, en s'appuyant sur la "Déclaration de La Valette" pour développer et mettre en œuvre la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2020.

Déclaration ministérielle

**"Priorités en matière de politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2020:
compétitivité, décarbonation, numérisation en vue de garantir une connectivité mondiale, un
marché intérieur efficace et un pôle d'activité maritime de premier plan"
(Déclaration de La Valette)**

VU

- les conclusions du Conseil du 5 juin 2014 sur la révision à mi-parcours de la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018 et ses perspectives jusqu'en 2020³;
 - le rapport de la Commission sur la mise en œuvre de la stratégie de l'UE en matière de transport maritime pour la période 2009-2018⁴;
- A. CONSCIENTS de l'importance que revêtent la participation des parties prenantes et le dialogue entre celles-ci, qui sont indispensables pour la réalisation d'une stratégie en matière de transport maritime et le développement de celle-ci au-delà de 2018; TENANT COMPTE des discussions menées lors de la conférence maritime réunissant les ministres et les parties prenantes qui s'est tenue à Malte le 28 mars 2017;
- B. RAPPELANT les objectifs constants de l'UE et de ses États membres visant à assurer un niveau élevé et uniforme de sécurité et de sûreté maritimes;
- C. RAPPELANT que le transport maritime et les activités connexes, notamment les ports, apportent une contribution importante à l'économie européenne, créant de la valeur ajoutée et des emplois dans l'ensemble des zones côtières de l'Union, et PRENANT ACTE des graves défis économiques auxquels est confronté le secteur du transport maritime;
- D. SOULIGNANT qu'il est nécessaire de créer un espace européen de transport maritime sans barrières ainsi qu'une chaîne logistique et un système de transport maritime adaptés au XXI^e siècle, tout en RÉAFFIRMANT que le transport maritime revêt une importance capitale pour la connexion des régions périphériques et insulaires au reste de l'Europe;

³ Doc. 10041/14.

⁴ Doc. 12829/16.

- E. RECONNAISSANT en particulier qu'il est nécessaire de traiter de manière adéquate les défis liés à l'accessibilité pour les îles, les régions périphériques et les régions ultrapériphériques, ainsi que les coûts qui y sont associés;
- F. RÉAFFIRMANT l'objectif consistant à soutenir la compétitivité à long terme du transport maritime et des secteurs connexes européens sur les marchés mondiaux compte tenu de la concurrence internationale croissante;
- G. SOULIGNANT qu'il importe d'améliorer l'efficacité du transport maritime et des chaînes logistiques à l'aide de la numérisation et de la simplification administrative, ainsi que les possibilités importantes offertes par l'échange de données;
- H. RAPPELANT qu'il est nécessaire de lever les obstacles subsistants qui entravent la libre circulation des données au sein du marché unique, comme l'ont demandé les chefs d'État ou de gouvernement dans les conclusions du Conseil européen du 15 décembre 2016; et RAPPELANT aussi les conclusions du Conseil du 20 septembre 2016 intitulées "Plan d'action 2016-2020 pour l'administration en ligne: accélérer la mutation numérique des administrations publiques", entérinant les principes fondamentaux (comme le numérique par défaut, le principe d'"une fois pour toute", l'interopérabilité par défaut) de ce plan d'action;
- I. CONSCIENTS que la simplification des formalités administratives pour le transport maritime de marchandises et la nécessité de disposer de flux d'information numérique globaux et interopérables constituent la préoccupation principale du secteur du transport maritime et des parties prenantes de ce secteur, et en particulier en vue de la création d'un espace européen de transport maritime sans barrières;
- J. SALUANT l'adoption, par le Parlement européen et le Conseil, du règlement sur les services portuaires, établissant un cadre pour la fourniture de services portuaires et des règles communes relatives à la transparence financière des ports;
- K. CONSCIENTS du défi représenté par la concurrence internationale et de l'importance de disposer de régimes fiscaux nationaux qui servent les objectifs des orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime pour ce qui est de maintenir des conditions équitables pour tous et la compétitivité du transport maritime de l'UE;

- L. RAPPELANT les conclusions que le Conseil a adoptées le 28 février 2017 au sujet du rapport spécial n° 23/2016 de la Cour des comptes européenne concernant les investissements dans les ports⁵;
- M. INSISTANT sur le rôle joué par les organisations internationales, comme l'OMI et l'OIT, qui constituent au niveau mondial les principaux organes législatifs compétents pour établir des règles et des normes à l'échelle mondiale;
- N. CONSIDÉRANT que le transport maritime, qui est le moyen de transport le plus rentable pour réaliser la plupart des échanges internationaux, joue un rôle essentiel dans la réalisation des objectifs de développement durable des Nations unies à l'horizon 2030;
- O. RECONNAISSANT qu'il faut rendre les professions liées au transport maritime plus attrayantes pour les jeunes Européens, en véhiculant une image positive et en adaptant les qualifications et les formations à l'innovation technologique;
- P. CONSCIENTS que les accords bilatéraux et multilatéraux portant sur le transport maritime international, ainsi que les accords de libre-échange (ALE) contenant des engagements forts en matière de transport maritime international, revêtent une importance croissante afin de garantir des conditions de concurrence équitables au niveau mondial, l'accès au marché pour les navires des armateurs de l'Union⁶ et une prévisibilité générale, dans un contexte marqué par des tendances protectionnistes et des mesures restrictives, et ENCOURAGEANT la Commission à plaider en faveur de l'inclusion du transport maritime international dans les accords multilatéraux, en particulier dans le cadre de l'OMC;
- Q. CONSIDÉRANT que le transport maritime est largement reconnu comme étant un moyen écologiquement durable et efficace sur le plan énergétique de déplacer de grandes quantités de fret mais qu'il n'en demeure pas moins que, le volume d'activité de transport maritime international étant tellement important, ce secteur est responsable d'environ 2,2 % des émissions mondiales de CO₂⁷;
- R. INSISTANT sur la nécessité de rendre le transport maritime plus "vert" également en ce qui concerne les émissions de substances qui ont une incidence négative sur la santé humaine et sur l'environnement aux niveaux local et régional, et notamment à proximité des zones côtières et des villes portuaires;

⁵ Doc. 6693/17.

⁶ Conformément à l'article 1^{er} du règlement (CEE) n° 4055/86 du Conseil du 22 décembre 1986 portant application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes entre États membres et entre États membres et pays tiers (JO L 378 du 31.12.1986, p. 1).

⁷ Troisième étude de l'OMI sur les gaz à effet de serre (2014).

- S. RÉAFFIRMANT que le changement climatique et la protection de l'environnement nécessitent une réponse à l'échelle mondiale, en particulier lorsqu'il est question des activités du secteur du transport maritime;
- T. SALUANT les progrès accomplis lors du MEPC 70 de l'OMI, notamment:
- la fixation du 1^{er} janvier 2020 comme date d'entrée en vigueur du plafond mondial de 0,5 % de teneur en soufre pour les carburants marins;
 - l'adoption d'un système mondial obligatoire de collecte de données relatives à la consommation de combustible des navires; et
 - l'adoption d'une feuille de route pour l'élaboration d'une stratégie, préliminaire mais globale, de l'OMI sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires devant être adoptée en 2018, en temps utile pour que le secteur communique les progrès qu'il aura accompli lors du premier bilan organisé dans le cadre de l'Accord de Paris;
- U. CONSCIENTS des travaux réalisés dans le cadre du Forum européen du transport maritime durable établi par la décision de la Commission⁸;

LES MINISTRES EUROPÉENS CHARGÉS DU TRANSPORT MARITIME, PAR CONSÉQUENT,

- I. Compétitivité – des conditions de concurrence équitables en Europe et au-delà
1. SOULIGNENT que, afin de faire du secteur européen du transport maritime un acteur mondial de premier plan, il est essentiel de mettre en place des conditions-cadre stables, prévisibles et concurrentielles fondées sur des normes internationales élevées en matière de sécurité, de sûreté, d'environnement et de conditions sociales;
 2. RAPPELLENT qu'il est capital de disposer de ports bien reliés entre eux et modernes et d'un transport maritime à courte distance performant pour préserver les activités logistiques et les secteurs industriels existants et en attirer de nouveaux, relier entre elles les différentes régions au sein du marché intérieur de l'Union et favoriser l'écologisation des transports;

⁸ Décision de la Commission du 24.9.2013 relative à la création du groupe d'experts pour un transport maritime durable — le Forum européen du transport maritime durable (ESSF), C(2013) 5984 final.

3. PRÉCONISENT de renforcer la connectivité et d'établir à cet effet des liaisons maritimes fiables, fréquentes et durables afin de réduire les disparités existantes, de prévenir l'isolement et d'offrir aux îles et aux régions ultrapériphériques et aux régions périphériques et insulaires des possibilités de croissance équivalentes à celles des autres régions;
4. INSISTENT sur la nécessité d'encourager la création d'un réseau de corridors de transport multimodal qui relie les différentes régions industrielles, périphériques et insulaires et les îles, comporte des installations de transbordement modernes et des infrastructures portuaires efficaces et durables, soit en prise avec l'évolution en matière d'automatisation et de technologie et s'inscrive dans un cadre réglementaire et administratif approprié, et APPELLENT à poursuivre les travaux à cet égard dans le contexte des orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe, en utilisant au mieux les instruments financiers et les subventions concernés;
5. INSISTENT sur la nécessité de rendre le secteur du transport maritime de l'UE attrayant pour les générations futures afin d'éviter que le pôle européen d'activité maritime ne soit confronté à une pénurie de personnel compétent possédant un éventail approprié d'aptitudes et de compétences et RÉAFFIRMENT l'importance de renforcer la mise en place de conditions sociales équitables dans ce secteur et de garantir le traitement équitable des marins par l'application effective de la convention du travail maritime de l'OIM de 2006 et des accords pertinents conclus entre les partenaires sociaux⁹, SOUTIENNENT les initiatives et les actions engagées pour attirer les marins de l'UE en nombre suffisant et les former et, en conséquence, INSISTENT sur la nécessité de promouvoir et de faire appliquer des normes internationales garantissant des conditions de vie et de travail satisfaisantes;
6. RECONNAISSENT en particulier l'intérêt d'accroître le nombre de femmes employées dans le secteur des transports et SOULIGNENT qu'il importe de renforcer la présence des femmes dans le secteur du transport maritime;
7. DEMANDENT INSTAMMENT aux partenaires sociaux de définir et de mettre en place des initiatives communes et des conditions sociales attrayantes de nature à favoriser l'emploi de marins en Europe et à renforcer l'attrait du secteur, par exemple en facilitant l'utilisation de moyens de communication modernes, y compris l'accès à internet à bord;

⁹ Directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE (JO L 124 du 20.5.2009, p. 30).

8. SOULIGNENT l'importance d'encourager le dialogue multilatéral, régional et bilatéral et une coopération plus étroite ainsi que l'échange de bonnes pratiques en matière de transport maritime au niveau international, dans le but de favoriser une concurrence équitable;
 9. APPELLENT la Commission à intensifier les efforts consentis à tous les niveaux en vue d'uniformiser les conditions de concurrence au niveau mondial et parallèlement créer des conditions-cadre facilitant l'accès aux marchés des régions dont le potentiel économique s'accroît;
 10. ENCOURAGENT les États membres et la Commission à continuer de promouvoir des normes transparentes, contraignantes au niveau mondial et avancées sur le plan technologique, qui n'entraînent pas de distorsions de concurrence, et à rechercher ainsi des solutions de portée internationale;
 11. CONFIRMENT la valeur ajoutée des orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime et la nécessité de mettre en place un cadre fiscal stable en conformité avec ces orientations, dans le but de maintenir pour le secteur du transport maritime de l'UE des conditions de concurrence équitables au niveau mondial, d'améliorer encore la qualité et l'attrait des pavillons des États membres de l'UE, et de créer les conditions requises pour permettre au secteur du transport maritime de contribuer effectivement à l'économie de l'UE;
 12. RAPPELLENT les conclusions que le Conseil a adoptées le 28 février 2017 au sujet du rapport spécial n° 23/2016 de la Cour des comptes européenne concernant les investissements dans les ports maritimes, dans lesquelles il soulève plusieurs questions se rapportant aux ports maritimes, y compris les orientations sur les aides d'État en faveur des ports maritimes, l'extension du règlement général d'exemption par catégorie (RGEC) pour y inclure certains investissements portuaires, l'accroissement des financements alloués aux ports, la nature spécifique des infrastructures portuaires et la pleine intégration des ports dans le réseau RTE-T;
- II. Numérisation
13. RAPPELLENT la nécessité de mettre en œuvre intégralement et rapidement la "ceinture bleue", y compris le manifeste de cargaison électronique harmonisé, et INVITENT la Commission à informer régulièrement les parties prenantes en ce qui concerne la mise en œuvre et l'efficacité de ce dispositif;

14. ACCUEILLENT favorablement et APPUIENT les travaux menés par la Commission conjointement avec les États membres, le secteur et l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) en vue de définir les spécifications du manifeste électronique;
15. SOULIGNENT les lacunes que font apparaître les premiers résultats communiqués par la Commission en ce qui concerne l'évaluation REFIT de la directive sur les formalités déclaratives;
16. INVITENT la Commission à proposer la suite qu'il convient de donner au réexamen de la directive sur les formalités déclaratives, y compris par l'introduction du manifeste électronique dans le cadre d'un guichet unique maritime européen harmonisé, afin de créer un espace maritime européen de transport sans barrières et d'améliorer l'efficacité et l'attrait du secteur du transport maritime;
17. RECONNAISSENT l'importance d'encourager l'échange de données et de préciser les conditions régissant l'accessibilité et la disponibilité des données pour l'ensemble des parties en vue d'optimiser les chaînes logistiques et de promouvoir le transport multimodal en Europe et à l'échelon international, et, par conséquent, SALUENT en particulier les initiatives relatives aux ports intelligents prises dans cette optique ainsi que les autres initiatives telles que le forum sur le numérique dans les transports et la logistique;
18. PRENNENT NOTE du potentiel qu'offre l'automatisation qui se conjugue à numérisation pour réduire la consommation de carburant, améliorer l'efficacité et optimiser les flux de marchandises dans le secteur logistique, mais aussi pour ce qui est de renforcer la sécurité et d'améliorer les performances environnementales du secteur du transport maritime de l'UE; INSISTENT par conséquent sur l'importance de faciliter le développement de solutions numériques et de technologies maritimes de pointe ainsi que de promouvoir l'utilisation de données ouvertes, en tenant compte de la nécessité d'établir un cadre juridique à jour qui permette le développement de solutions numériques;
19. INSISTENT sur la nécessité de continuer à promouvoir le principe de la numérisation et de la vérification électronique des certificats des navires et des membres d'équipage au niveau international et ENCOURAGENT la mise à disposition électronique des certificats;

III. Décarbonation et réduction des émissions atmosphériques

20. INVITENT les États membres, conjointement avec la Commission, à faire en sorte que soit adoptée en 2018 une première stratégie ambitieuse de l'OMI en vue de la réduction des émissions de gaz à effet de serre en provenance des navires, ce qui permettrait de tenir compte de l'objectif de l'Accord de Paris visant à contenir la hausse de la température mondiale "nettement en dessous de 2°C"; cette stratégie comprendrait des mesures à court, moyen et long terme visant à déterminer la contribution du secteur des transports maritimes à l'action internationale en faveur de la limitation de ces émissions; à cet effet, INVITENT les États membres et la Commission à agir auprès des pays tiers et des secteurs concernés afin d'obtenir l'adoption d'une stratégie ambitieuse au printemps 2018, à soutenir le renforcement des capacités, y compris par des initiatives démontrant l'intérêt de la décarbonation du secteur des transports maritimes, et à promouvoir la recherche et l'investissement, afin qu'aucun pays ne soit laissé de côté dans le cadre de la lutte contre le changement climatique;
21. INVITENT la Commission à proposer, lorsque le cadre juridique du système mondial aura été mis en place, de modifier le règlement MRV de l'UE afin d'aligner celui-ci sur un accord international en la matière;
22. DEMANDENT instamment à la Commission et aux États membres de coopérer en vue de faire appliquer effectivement les règles régionales et mondiales sur les émissions atmosphériques provenant des navires et INSISTENT sur l'importance d'échanger les données pertinentes relatives à la conformité à cet égard;
23. APPUIENT les initiatives de la Commission destinées à encourager l'utilisation d'énergies et de carburants de substitution dans le secteur du transport maritime, et en particulier celles qui portent sur des normes harmonisées pour les connecteurs d'avitaillement en GNL et les procédures d'avitaillement en GNL dans les ports européens, en vue d'améliorer les performances environnementales du secteur et de contribuer au respect des exigences mondiales en matière d'émissions, en particulier les valeurs limites des émissions de soufre adoptées par l'OMI;

24. ACCUEILLENT favorablement le programme "Green Shipping Guarantee" qui doit permettre de surmonter efficacement les difficultés liées au financement des investissements qui contribuent à améliorer les performances environnementales du secteur européen du transport maritime et sa compétitivité, APPUIENT les travaux menés par la Commission pour faire en sorte que les ports contribuent davantage à l'écologisation du transport maritime et SOULIGNENT la nécessité d'un soutien financier en faveur des investissements dans des domaines tels que l'approvisionnement électrique à quai ou d'autres infrastructures d'avitaillement en carburants de substitution;
25. INVITENT la Commission à poursuivre ses initiatives visant à aider le secteur du transport maritime à utiliser au mieux les mesures d'incitation financières et économiques au niveau de l'Union, des États membres et des ports pour améliorer la viabilité environnementale du secteur, y compris l'utilisation de fonds pour la recherche concernant des technologies dont la validation commerciale interviendra au terme de cycles d'investissements de plusieurs décennies;
26. SE DÉCLARENT résolument partisans d'un transport maritime sûr et respectueux de l'environnement dans les eaux polaires et les autres régions marines vulnérables et INSISTENT sur la nécessité de mettre effectivement en œuvre le Recueil sur la navigation polaire de l'OMI.
-