

**Jaime LUEZAS**  
Ente Público Puertos del Estado  
ESPAÑE

**Initiatives du système portuaire espagnol d'intérêt national  
pour diminuer ou éliminer les obstacles à la fluidité du transport**

L'organisme Puertos del Estado (Ports de l'Etat) considère que le rôle que doivent jouer aujourd'hui les autorités portuaires espagnoles est celui d'organismes publics facilitant le commerce international grâce à une utilisation efficiente et efficace des infrastructures de transport, en concevant les ports comme des nœuds essentiels des chaînes intermodales. Ce rôle de "facilitation" implique trois aspects fondamentaux sur lesquels il faut travailler :

- Contribuer à l'amélioration continue des processus de service portuaire, à travers une gestion appropriée des relations entre les opérateurs portuaires –aussi bien privés que publics- en faisant toujours en sorte de ne pas altérer les relations commerciales et de marché qui s'établissent entre eux.
- Favoriser la simplification, l'accélération et l'amélioration des formalités administratives, aussi bien au niveau des procédures utilisées pour les effectuer qu'à travers les communications entre les différents organismes impliqués.
- Diriger –dans la mesure du possible- les projets de développement pour des zones d'activités logistiques, des ports secs, des accès terrestres aux ports et en définitive, la promotion de la connexion intermodale, afin que les ports ne constituent pas une interruption pour le transport dans la connexion mer-terre ou terre-mer.

Les figures 1 et 2 montrent la liste des zones d'activités logistiques portuaires, des ports secs et des plates-formes logistiques multisectorielles ou multimodales qui sont liées à des initiatives portuaires actuellement en Espagne.

*Figure 1 – Liste des plates-formes logistiques ayant une relation portuaire en Espagne.*

ZALES PORTUARIAS			
PUERTO	SITUACIÓN ACTUAL	PUERTO	SITUACIÓN ACTUAL
A CORUÑA	-	HUELVA	En Estudio
ALICANTE	En Estudio	LAS PALMAS	En Estudio
ALMERÍA-MOTRIL	En Construcción o Proyecto	MÁLAGA	-
AVILÉS	-	MARIN-PONTEVEDRA	-
BAHÍA DE ALGECIRAS	En Construcción o Proyecto	MELILLA	-
BAHÍA DE CÁDIZ	-	PASAJES	En Construcción o Proyecto
BALEARES	-	STA. CRUZ DE TENERIFE-GRANADILLA	En Estudio
BARCELONA	En funcionamiento	SANTANDER	En Estudio
BILBAO	En Estudio	SEVILLA	En Construcción o Proyecto
CARTAGENA	En Construcción o Proyecto	TARRAGONA	En Estudio
CASTELLÓN	En Construcción o Proyecto	VALENCIA	En Construcción o Proyecto
CEUTA	-	VIGO	En Estudio
FERROL-SAN CIPRIÁN	-	VILLAGARCÍA	-
GUÓN	-		

PUERTOS SECOS	
PUERTO SECO	SITUACIÓN ACTUAL
AZUQUECA DE HENARES	En funcionamiento
COSLADA	En funcionamiento
MONFORTE DE LEMOS	En Estudio
ZARAGOZA	En funcionamiento
ZONA VALLADOLID-PALENCIA-BURGOS	En Concepción
ZONA LEÓN	En Concepción

Figure 2 – Pôles logistiques et plates-formes logistiques multimodales en Espagne.

PLATAFORMA LOGÍSTICA MULTIMODAL	SITUACIÓN ACTUAL
BARCELONA CENTRO LOGÍSTICO (BCL)	En funcionamiento
BILBAO	En concepción
GERONA CENTRO LOGÍSTICO	En concepción
MADRID CENTRO LOGÍSTICO (MCL)	En concepción
MÁLAGA	En concepción
SEVILLA	En concepción
VALENCIA PLATAFORMA INTERMODAL (VPI)	En concepción
VIGO CENTRO LOGÍSTICO	En concepción
ZARAGOZA	En concepción

À propos des trois points indiqués antérieurement, je considère que le deuxième est le plus important en vue d'une simplification, d'une accélération ou d'une élimination d'obstacles au transport dans le sens où ce séminaire est envisagé. C'est pourquoi je vais axer le reste de mon intervention sur cet aspect.

**COMINPORT et le projet COMPAS sur la communication de manifestes aux ports et aux douanes.**

Nous pouvons considérer que les ports sont composés d'un ensemble d'entreprises privées et d'organisations publiques qui, toutes ensemble et dans un intérêt commun, prêtent un service portuaire global, perçu comme tel par les clients. Parmi les organismes publics, certains se consacrent à la gestion portuaire (c'est le cas des autorités portuaires et de l'organisme Puertos del Estado) et d'autres à des travaux en relation avec le contrôle.

En Espagne, les organismes administratifs qui effectuent des contrôles dans les ports – outre l'administration maritime - sont l'administration des douanes et les autres entités qui s'occupent de l'inspection sanitaire, vétérinaire et végétale, ainsi qu'un organisme appelé le SOIVRE, qui s'occupe du contrôle de la qualité commerciale des importations et des exportations espagnoles. Si tous fonctionnent de manière conjointe et de façon coordonnée, le service portuaire global sera bon, efficace et efficace ; le fonctionnement non adéquat de l'un d'eux aura une répercussion sur la chaîne de transport qui passe par ce port pour cette marchandise concrète.

En 1991, l'organisme Puertos del Estado a fait une étude pour comparer les conditions de fonctionnement concernant les formalités administratives dans les ports espagnols et a constaté que leur fonctionnement était d'une qualité très inférieure à celle d'autres ports de notre environnement le plus proche.

Les principaux facteurs imputés aux ports espagnols considérés comme fonctionnement non adéquat étaient le manque de coordination entre les organismes cités ci-dessus, la rigidité des horaires et la bureaucratisation excessive ou le cumul excessif de documents ou d'information que les opérateurs devaient apporter aux différents organismes de l'administration. On est donc arrivé à la conclusion qu'il était nécessaire de former une commission interministérielle des Ports, baptisée COMINPORT en Espagne. Cette commission devait étudier et proposer les solutions pour simplifier et accélérer les formalités administratives relatives au dédouanement des marchandises dans les ports espagnols.

COMINPORT est actuellement composée des institutions suivantes :

- le Ministère de l'Economie, qui la préside ;
- le Ministère des Finances ;
- le Ministère de l'Agriculture, de la Pêche et de l'Alimentation, chargé des contrôles sanitaires et végétaux ;
- le Ministère de la Santé et de la Consommation, qui s'occupe également des contrôles sanitaires, végétaux et vétérinaires ;
- le Ministère des Travaux publics, responsable de la politique espagnole des transports ;
- le Ministère de l'Industrie et de l'Énergie, qui représente les entreprises ;
- le Ministère de l'Environnement ;
- le Ministère des Administrations publiques, qui s'occupe de la dotation des places de fonctionnaires dans l'ensemble de l'administration espagnole ;
- l'organisme public Puertos del Estado, le plus directement intéressé par la COMINPORT et
- l'Agence d'administration fiscale de l'État (Douanes).

Cette Commission a proposé 40 mesures, réparties en 12 catégories (figure 3), qui prétendaient :

- définir des temps maximums pour le dédouanement de la marchandise et réduire le plus possible le temps qu'il faut consacrer à cette tâche dans les ports,
- réduire le nombre d'inspections physiques,
- coordonner les différents organismes de contrôle qui participent à chaque action pour que, dans la mesure du possible, un seul d'entre eux effectue l'inspection (figure que l'on appelle "inspection prévalente") ;
- l'informatisation de tous les traitements de documents à réaliser, et
- faire face aux problèmes occasionnels de sécurité pour les marchandises au cas où il faudrait desceller les conteneurs pour procéder à une inspection physique.

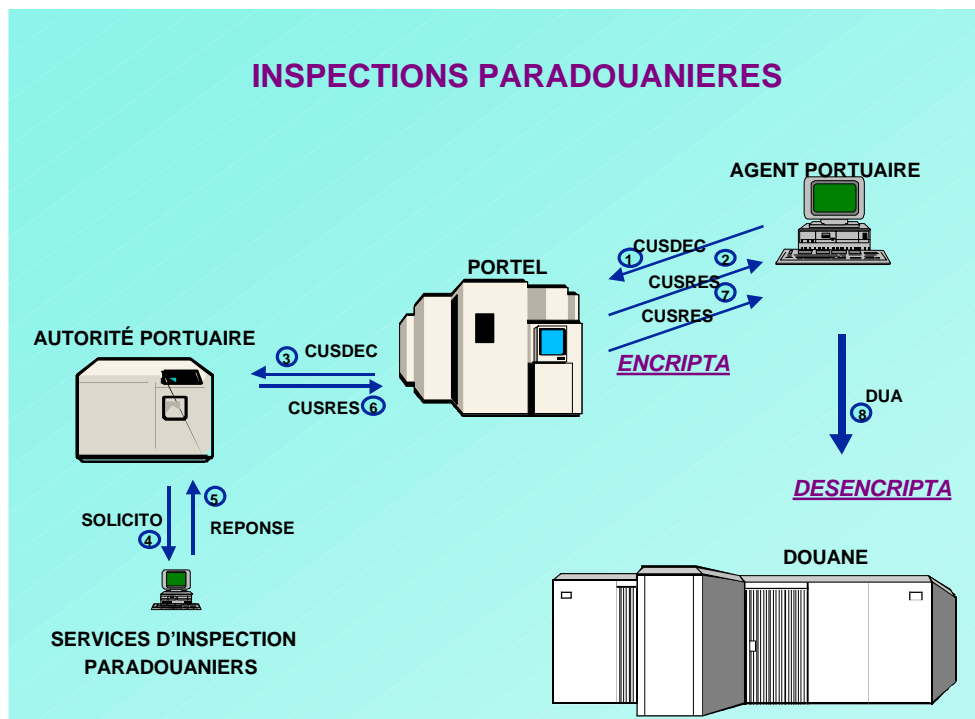
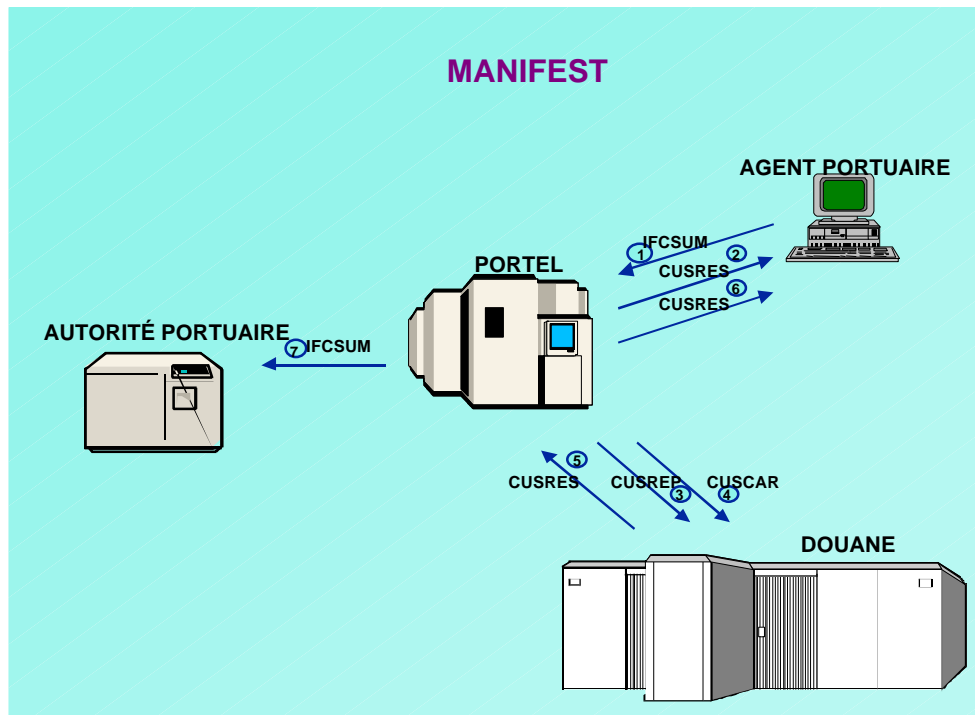
Figure 3 – Liste des 40 mesures de la COMINPORT

- > **Adaptation de la réglementation en vigueur.**
- > **Rationalisation des compétences dans l'inspection des marchandises.**
- > **Révision des répertoires de marchandises et détermination des inspections prévalentes .**
- > **Accélération des formalités pour l'expédition des marchandises.**
- > **Révision des taxes sanitaires.**
- > **Adaptation des systèmes d'inspection.**
- > **Implantation du système COMPAS (EDI).**
- > **Établissement d'une fenêtre unique pour le dédouanement.**
- > **Coordination des inspections.**
- > **Développement d'une infrastructure commune pour les services d'inspection.**
- > **Dotation de personnel.**
- > **Évaluation finale.**

Les résultats obtenus avec la COMINPORT et ses mesures se sont traduits par une adaptation de la réglementation en vigueur en Espagne - en abrogeant de nombreuses ordonnances législatives- et par un certain nombre de mesures pouvant être qualifiées de gestion et qui ont une incidence sur l'harmonisation des horaires, par l'élimination de l'inspection de certaines marchandises dans les ports (qui s'effectue désormais hors des enceintes portuaires), par une simplification des flux de documents établis dans le port, par l'établissement d'une fenêtre unique entre douanes et ports et par le suivi statistique des opérations sur la base de standards de temps et de qualité qu'il fallait définir.

C'est pourquoi l'introduction de l'EDI a été fondamentale, grâce à un accord entre ports et douanes qui a impliqué l'établissement dans chaque port d'une fenêtre unique à travers laquelle le manifeste de déchargement est présenté (on pourra également accepter bientôt celui de chargement). Toutes les formalités sont faites à travers l'EDI, jusqu'à la réalisation de l'inspection physique et l'enlèvement postérieur de la marchandise, étape qui permet à celle-ci de quitter l'enceinte portuaire et de continuer le voyage.

Ce projet de fenêtre unique entre ports et douanes devra être appliqué aux autres services qui effectuent les inspections végétales, sanitaires et vétérinaires, avec lesquels l'organisme Puertos del Estado a déjà eu des contacts et a développé les messages EDI correspondants et les applications informatiques pour que les agents en douane opérant dans les ports espagnols puissent communiquer électroniquement avec eux. Pour que le réseau informatique puisse déjà commencer à opérer, il suffit simplement d'implanter les dotations des équipements nécessaires dans les services d'inspection. Nous espérons que d'ici un an ou un an et demi, il sera opérationnel.

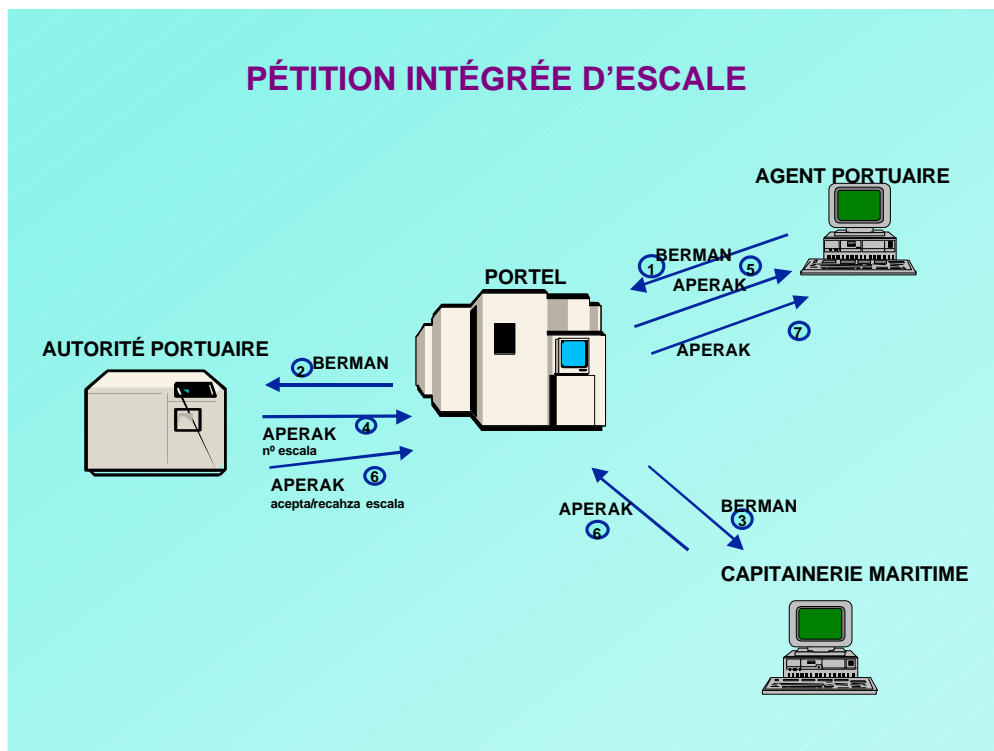


**Le Projet PIDE de pétition intégrée d'escale.**

Dans le domaine de l'opération concernant le navire, un arrêté ministériel est actuellement en cours - en attente d'approbation - pour mettre en marche une pétition intégrée d'escale, afin

que les consignataires puissent se diriger en même temps à l'autorité portuaire et à l'administration maritime pour demander aussi bien l'amarrage au port que le dédouanement du navire. Cette initiative prévoit également une fenêtre unique pour les deux administrations et des bases de données qui leur seront communes, afin de réduire les duplications et la bureaucratie inhérente (en évitant ainsi aux consignataires d'avoir à donner deux fois la même information aux administrations qui sont concurrentes) et de manière que l'administration maritime et l'administration portuaire puissent partager des bases d'information : pour que, par exemple, quand un navire jette l'ancre dans un port espagnol après avoir amarré dans un autre port espagnol, certaines données relatives au navire ne soient pas à communiquer à nouveau aux administrations.

Ce projet permettra également que les autres approvisionnements que peut nécessiter un navire puissent se faire aussi via EDI et avec des messages électroniques.



### Conclusion.

En définitive, le but recherché, aussi bien avec le projet COMPAS qu'avec le projet PIDE, est d'accélérer tout ce qui concerne les marchandises et les navires, afin que toute la chaîne de transport qui passe par les ports ait une transparence importante et que la paperasserie, à notre avis une source de retards importante, soit éliminée. Ces deux projets, actuellement implantés en Espagne et à un niveau local, pourront bien sûr assumer le moment voulu et assument tout ce qui concerne les formulaires normalisés (comme les FAL).