

**Manuel A. NOGUEIRA**  
Dirección General de la Marina Mercante  
Ministerio de Fomento  
ESPAGNE

**Une situation exceptionnelle – le Déroit de Gibraltar.**

La position stratégique de l'Espagne, à cheval entre deux continents, l'Europe et l'Afrique, et entre deux mers, la Méditerranée et l'Océan Atlantique, fait de notre pays un authentique carrefour de voies terrestres et maritimes. En ce qui concerne ces dernières, si nous nous en tenons exclusivement aux trafics méditerranéens, nous avons en premier lieu le lien très important du Déroit de Gibraltar, véritable pont entre l'Europe et l'Afrique, par lequel des millions de tonnes passent chaque année, en général dans des navires de type ro-ro et ro-pax, ainsi que des millions de passagers maghrébins en route vers leur pays d'origine, où ils se rendent essentiellement pour passer leurs vacances d'été.

Comme vous le savez, l'opération "Passage du Déroit", qui concerne plusieurs ports du sud de l'Espagne outre Alicante, Ceuta et Melilla, ainsi que les ports marocains de Nador et Tanger, est mise en marche chaque année par le Gouvernement espagnol et les autorités marocaines correspondantes. Le but de cette opération est d'assurer une circulation rapide des milliers de personnes qui à des moments très précis de l'année utilisent ces ports, en particulier celui d'Algésiras, après un long voyage par route depuis leurs pays de résidence, pour essayer d'arriver le plus vite possible à leurs destinations de l'autre côté du Déroit. Il faut dire que les dernières opérations concernant le "Passage du Déroit" ont été généralement couronnées de succès. L'accumulation de véhicules certains jours ponctuels sur les esplanades du port d'Algésiras prévues à cet effet est essentiellement due au fait qu'il s'avère impossible de placer tous les passagers et les véhicules dans les navires au fur et à mesure de leur arrivée, à cause de la cohue qui se crée, en particulier les jours où commencent les vacances. Je peux dire que la fluidité du transport n'est entravée par aucun obstacle de type administratif et, en ce qui concerne l'administration maritime, par aucun obstacle de type opérationnel. Le Gouvernement espagnol applique avec la flexibilité nécessaire les normes et les règlements administratifs sur l'autorisation d'entrée et de sortie des navires, l'immigration, la police, la santé, etc., et les navires ne souffrent donc pas d'aucun retard à cause de l'application de ces normes. L'Espagne essaye de respecter au maximum les normes établies par la *Convention de 1965 visant à faciliter le trafic maritime international, telle que modifiée*, aussi bien dans l'utilisation de la documentation normalisée recommandée dans cette Convention que dans la flexibilité avec laquelle ses préceptes sont appliqués.

Les possibles obstacles opérationnels pouvant éventuellement survenir dans ce type de trafic sont également, sinon inexistant, pratiquement insignifiants, étant donné que la majorité des navires le réalisant dans le Déroit de Gibraltar se voient appliquées les exemptions du pilotage prévues par le règlement général en vigueur du service et sa législation complémentaire. Les navires ne souffrent donc pas de retards inutiles au moment des manœuvres pour entrer et sortir des ports.

### Autres trafics intraméditerranéens.

#### Trafics Est-Ouest.

Nous évoquerions ici, en ce qui concerne l'Espagne, des trafics existant essentiellement entre notre pays, la France et l'Italie. Il s'agit sans doute actuellement d'un marché solide, avec un échange important de marchandises par voie maritime - en particulier avec l'Italie - qui a un grand potentiel de croissance. La politique actuelle de l'Union européenne d'impulsion du transport maritime à courte distance ou **Short Sea Shipping** - politique résolument soutenue par l'Espagne - prétend faire passer du mode terrestre au mode maritime une grande partie du volume de trafic intra-européen qui congestionne actuellement les routes et les autoroutes très fréquentées de l'Union. Il existe la conviction que si ce transfert n'est pas réalisé, il y aura une saturation du trafic automobile en 2010, comme le prévoient les projections dans le futur des divers modèles de croissance calculés à cet effet.

#### Trafics Nord-Sud.

Il est indéniable que les principaux trafics existant entre l'Espagne et les pays du Maghreb sont ceux ayant lieu avec le Maroc. Au lieu du Détroit mentionné brièvement ci-dessus, il faudrait ajouter la connexion Cadix-Casablanca, ainsi que celles de Malaga et Almería avec Melilla et Nador. Les navires utilisés, du type ferry avec charge roulante, assurent un important trafic de marchandises et de passagers entre les deux rives.

### Obstacles existants qui freinent le développement du transport maritime en Méditerranée Occidentale.

La Commission européenne, avec la collaboration des administrations maritimes des pays membres et des entreprises privées opérant dans le domaine du transport maritime et intermodal, a élaboré au cours de l'an 2000 un catalogue complet des obstacles qui entravent le transport maritime à courte distance ou *Short Sea Shipping*, aussi bien entre les pays de l'Union européenne qu'entre ceux-ci et leurs voisins dans les mers fermées qui entourent l'Europe. Ce forum évoquerait donc les obstacles concernant les relations entre d'une part l'Espagne, la France et l'Italie et d'autre part, ceux existant avec le Maroc, l'Algérie et la Tunisie.

Il faut noter que 151 obstacles ont été recensés. Pour une plus grande clarté, ils ont été classés en fiches correspondant à cinq sections ou catégories différentes, de la manière suivante :

- Image du SSS (17 fiches).
- Obstacles dans le trafic porte à porte, y compris les questions relatives aux prix et aux coûts (38 fiches).
- Procédures administratives et documentaires (17 fiches).
- Ports (45 fiches).
- Obstacles spécifiques à chaque pays (45 fiches).

Concernant cette première classification, il convient de signaler que seulement 17 fiches (11,25%) font référence à des obstacles spécifiques de type administratif. Il est indéniable que dans l'affaire complexe consistant à soutenir et à favoriser les trafics maritimes au détriment des trafics par route, les principaux obstacles sont d'un autre type. Ils sont particulièrement liés aux opérations dans l'interface navire-port, aux taxes portuaires que leurs concurrents du mode terrestre n'ont pas à payer et à l'image même du transport maritime, qui est perçu quelquefois par certains opérateurs comme quelque chose d'obsolète et appartenant au passé.

En ce qui concerne les obstacles de type administratif et concrètement en Espagne à propos de l'inventaire de la Commission, objet de mon intervention dans ce panel, il convient de réaliser les observations suivantes :

#### Obstacles de type administratif et documentaire

Sur les 17 fiches de cette section, une seule fait référence à l'absence d'acceptation de la documentation normalisée de la Convention FAL. Dans ce cas, il n'y a pas de référence à l'Espagne.

Deux autres évoquent la pratique administrative portuaire selon laquelle les autorités ou leurs agents montent habituellement à bord pour réaliser certaines formalités. Une fois celles-ci accomplies, les navires sont autorisés à commencer leurs opérations de chargement et de déchargement. Les autorités concernées sont en général celles ayant les compétences en matière de santé, d'immigration, de formalités douanières, portuaires et maritimes. Dans certains ports de pays appartenant à l'Union européenne (ce n'est pas le cas de l'Espagne), il n'est pas permis de commencer les opérations de chargement et de déchargement avant que les autorités achèvent leurs formalités administratives. Cela constitue évidemment un obstacle important pour la promotion du transport maritime. Il serait très intéressant de savoir quelles sont les pratiques en cours dans ce domaine dans les pays du Maghreb.

Cinq autres fiches mentionnent diverses pratiques et différentes formalités relatives à l'application de la réglementation internationale en matière de transport, de manutention et de stockage de marchandises dangereuses. Les opérateurs se plaignent du fait que les conditions imposées par les règlements terrestres (route et chemin de fer) plus celles de la réglementation maritime (le Code IMDG de l'OMI) pour des marchandises qui normalement changent de mode de transport dans les ports, représentent une charge importante au niveau de la documentation, de l'étiquetage, etc. Il faut reconnaître que tout effort d'unification ou d'harmonisation réalisé dans ce domaine sera profitable pour tous.

Enfin, les neuf dernières fiches font référence à des procédures administratives douanières. Étant donné que nous ne sommes pas l'administration compétente dans ce domaine, je laisserai cette affaire aux soins des experts correspondants.

#### Obstacles spécifiques concernant l'Espagne.

Sur les 45 fiches associées à des pays concrets, cinq seulement faisaient allusion à l'Espagne et deux d'entre elles étaient de la compétence du service des douanes. Elles évoquaient concrètement l'application inégale de la réglementation douanière communautaire, non seulement entre les pays membres, mais aussi entre les différents ports d'un même pays. Je

suis sûr que notre administration douanière admettrait avec beaucoup de plaisir une harmonisation communautaire au niveau des procédures administratives et d'application, pas seulement au niveau de la réglementation de base.

Deux autres fiches concernaient des affaires propres aux administrations portuaires. Il s'agit concrètement des tarifs et des prix pour les services portuaires, dont la compétence revient donc à d'autres membres de cette Table.

Enfin, une seule fiche faisait référence au transport terrestre de conteneurs qui, dans certains ports d'Espagne, est sujet semble-t-il à des pratiques de monopole, avec des tarifs rigides et assez élevés qui rendent pratiquement impossible le transport préalable ou postérieur d'un conteneur, ce qui complique ainsi la compétitivité du transport maritime par rapport au transport terrestre, en particulier au transport par route. Evidemment, la Direction Générale de la Marine Marchande ne peut se prononcer sur ce sujet.

### **Conclusion.**

L'administration maritime est décidée à faciliter et à harmoniser les procédures, afin que leur application ne constitue pas un obstacle au transport maritime. En tant qu'organes périphériques de la Direction Générale de la Marine Marchande, les capitaineries maritimes ont reçu des consignes pour que la flexibilité dans l'application de la Convention internationale pour la facilitation du trafic maritime internationale combinée avec l'application de notre réglementation en matière d'autorisation d'entrée et de sortie de navires soit telle qu'aucun navire ne souffre de retards inutiles dans aucun port espagnol.

Les obstacles, sans doute existants, qui freinent le développement harmonieux du transport maritime Nord-Sud en Méditerranée Occidentale, sont d'un autre ordre. Ils sont plutôt de type général comme l'image du transport maritime, les tarifs, le temps de transit, etc. Je suis sûr que le rapprochement à un niveau d'équilibre entre politiques économiques et administratives entre les rives nord et sud de la Méditerranée contribuera à pallier les obstacles qui peuvent entraver le transport maritime.