

15 mai 2008



BP2S

AU SERVICE D'UNE AMBITION EUROPEENNE

SERVICE DE TRANSPORT MULTIMODAL

Simplification – Sécurité juridique

Un document unique de transport

Avec la participation de :



Bureau de Promotion du Short Sea Shipping
shortsea@shortsea.fr
www.shortsea.fr



European Shortsea Network
www.shortsea.info

Service de transport multimodal¹ comportant une phase maritime

Simplification des procédures – Sécurité juridique - Document unique de transport

La mise en œuvre du « Plan d'action pour la logistique du transport de marchandises » de l'Union Européenne (UE) implique une approche multimodale et intégrée des transports qui doit le plus rapidement possible entrer dans sa phase active.

Cette démarche engage tous les intervenants de la chaîne de transport qui devront repenser leurs pratiques.

Sans attendre la publication de ce plan d'action et dans la perspective du développement des autoroutes de la mer, -et plus généralement du transport multimodal de courte distance comportant une phase maritime-, le Bureau de Promotion du Shortsea Shipping (BP2S) a constitué dès fin 2006 un groupe de travail chargé d'examiner les simplifications administratives et réglementaires de nature à promouvoir ce type de trafic, et la mise en place d'un cadre juridique garantissant tout à la fois la stabilité des relations contractuelles et la simplicité de leur approche.

L'objectif poursuivi est de faciliter l'émergence et le développement de trafics nouveaux s'inscrivant dans une perspective d'expansion des échanges au sein de l'espace européen de transport maritime et avec les pays limitrophes. Pour atteindre un tel objectif, il est indispensable d'offrir aux opérateurs des pratiques aussi simples que celles du « tout routier » actuel.

Le groupe de travail dont les participants étaient des professionnels (chargeurs, commissionnaires de transport, autorités portuaires, transporteurs routiers, armateurs, assureurs, etc.) et également des représentants de l'Administration (Ministère en charge des Transports – Direction générale des Douanes) a d'abord défini le champ géographique de ses investigations. Pour des raisons techniques, le groupe a décidé d'étudier d'une part les trafics intraeuropéens et d'autre part les trafics entre l'Union Européenne et ses voisins immédiats : il s'agit des relations avec les pays non communautaires de l'Europe du Nord et celles avec les riverains de la Méditerranée. Il est vite apparu que les solutions à proposer ne pouvaient pas être les mêmes, d'où la présentation de ce rapport en deux chapitres, le premier relatif aux mesures à développer pour les transports entre membres de l'UE, le second relatif aux mesures à prendre pour faciliter les relations entre les Membres de l'UE et leurs voisins immédiats.

Pour ces deux chapitres, la méthode de réflexion a été la même. Elle a consisté à s'inscrire dans la perspective de développement du transport multimodal tel que le préconisent les autorités européennes et à choisir une voie pragmatique permettant une expérimentation, au détriment peut-être de réflexions théoriques plus approfondies.

Le résultat de ces travaux ne constitue pas un exercice clos mais une « rampe de lancement » propre à faciliter des échanges respectueux de l'environnement et des besoins des entreprises.

Les propositions pourront être améliorées à la lumière de l'expérience mais, dès maintenant, les simplifications proposées et le prototype de document unique de transport constituent des outils utilisables par tous les opérateurs désireux de s'engager sur le nouveau marché du transport de courte distance, comportant une phase maritime.

¹ Le terme multimodal utilisé dans cette note est équivalent aux termes intermodal ou combiné

Chapitre I : Trafics intra-européens (intra-UE)

Simplification des procédures – Sécurité juridique - Document unique de transport

L'étude est réalisée pour répondre aux critiques régulièrement adressées aux schémas de transport qui pourraient emprunter la voie maritime pour des transports de courte distance¹ mais ne le font pas à cause des différentes difficultés auxquelles ils se heurtent.

Le reproche le plus souvent mis en avant, pour mettre en cause les conditions d'exercice du transport maritime intégré à un transport multimodal, n'est pas celui de la durée du déplacement, mais celui de la complexité des opérations qui rebuterait tous les opérateurs habitués à la simplicité des déplacements par la seule voie routière. La simplification administrative est donc une des conditions pour que le transport multimodal comportant une opération de transport maritime, dédiée ou suivie d'une phase routière, se développe et attire de nouveaux clients.

L'intérêt de la réflexion, menée au sein du groupe de travail de BP2S, est d'envisager des solutions qui pourraient allier les avantages du transport routier tout en diminuant quelques uns de ses inconvénients, -encombrement du réseau routier, nuisances environnementales, etc.-, grâce au passage par une phase maritime.

Une telle étude s'inscrit donc dans un cadre précis : le transport de courte distance dans une perspective multimodale. Elle est conçue dans un esprit pragmatique s'adressant à des acheteurs de transports qui, jusqu'à maintenant, ne pratiquaient pas le transport de courte distance comportant une phase maritime.

Cette étude n'a pas pour objet d'apporter des recettes précises utilisables dans toutes les situations mais d'identifier les problèmes qui se posent afin de dégager des orientations susceptibles de s'adapter à divers cas de figures.

¹ La courte distance comprend en particulier les transports allant de 100 à 1500 km

I - Le cadre de l'étude

① Les acteurs

La complexité de la situation tient au fait que de nombreux acteurs sont concernés ayant chacun des préoccupations différentes et des rôles qui s'imbriquent les uns avec les autres :

- le chargeur propriétaire de la marchandise dont la demande est que sa marchandise soit transportée dans les meilleures conditions,
- le transporteur routier chargé de pré et post acheminement qui doit être convaincu de l'avantage que représente, en terme de coût /délai/qualité/fiabilité, le passage par une phase maritime,
- le transporteur maritime qui doit organiser le passage portuaire de telle sorte que les pertes de temps et le risque de retard et de dommages aux marchandises soient aussi limités que possible,
- l'opérateur portuaire et l'ensemble des services qui accompagnent le passage portuaire : qu'ils soient administratifs (douane – service sanitaire – service de police) ou commerciaux (manutention, pilotage, etc.).
- L'organisateur de transport (responsable de l'ensemble de l'opération) qui émet le document de transport. Il a vocation à gérer le déplacement de bout en bout avec les prestataires substitués, comme un intégrateur peut le faire.

L'organisateur de transport doit, en collaboration avec l'armateur responsable du passage portuaire, trouver des solutions, éventuellement valables dans un port déterminé et uniquement pour des opérations de « short sea shipping », réduisant le délai de transport afin que l'opération multimodale offre des avantages globalement supérieurs à la solution du « tout-routier ».

② Les obstacles.

Les obstacles peuvent être soit de nature financière ou administrative, soit de nature matérielle :

- les obstacles financiers en tant que tels sont essentiellement les redevances et taxes perçues à l'occasion du passage portuaire,
- les obstacles matériels aux conséquences financières potentiellement lourdes sont les contrôles le plus souvent réglementaires qui se succèdent au cours du passage portuaire et s'ajoutent les uns aux autres sans aucune coordination,
- les manutentions qui peuvent être une occasion d'avaries, par exemple pour les remorques non accompagnées,
- les procédures de contrôle vétérinaire ou phytosanitaire des marchandises venant de pays limitrophes de l'Union Européenne,
- les réglementations non coordonnées pour le transport des marchandises dangereuses et différentes selon les modes de transport.
- les procédures de sûreté mises en place dans les ports : application du code ISPS¹ et réglementations nationales (VIGIPIRATE – plans locaux de sûreté portuaire).

¹ International Ship and Port Facility Security Code

Les procédures douanières ne constituent plus un réel obstacle pour les échanges intracommunautaires. Les solutions proposées sont exposées ci-dessous.

La diversité des obstacles est manifeste. La levée de certains comme la qualité des manutentions relève de l'initiative individuelle des entreprises prestataires.

Pour d'autres, la sûreté par exemple, il s'agit de proposer des solutions pratiques ne rebutant pas ceux qui voudraient s'engager dans le transport multimodal de courte distance, et qui répondront aux besoins de l'ensemble des clients tout en respectant les réglementations nationales et internationales.

Les solutions proposées visent à rendre le passage portuaire aussi simple et rapide que possible, à l'instar d'un péage autoroutier actuel.

II - Les simplifications proposées

Des études récentes ont fait apparaître que le nombre de documents demandés pour une opération de transport routier intra européenne est moindre que pour un transport maritime de courte distance. Les procédures documentaires et administratives requises pour des opérations de transport maritime de courte distance freinent pour beaucoup l'essor de ce mode de transport. La perception commune des "non-pratiquants" vis-à-vis du transport maritime est sa complexité ou son opacité.

Les simplifications à apporter impliquent une intervention des différentes instances administratives qui actuellement organisent de façon séparée leur contrôle sans se préoccuper des éventuelles redondances ou des incohérences qui peuvent en résulter.

Ces obstacles reflètent l'état de la réglementation mais ne sont pas par nature insurmontables.

Sûreté

En matière de sûreté, domaine dans lequel la réglementation est particulièrement précise et détaillée, des contrôles devraient être regroupés afin d'éviter des pertes de temps qui augmentent la durée des transports sans pour autant améliorer la sûreté.

Dans ce domaine, la rationalisation des contrôles devrait être réalisée port par port afin de tenir compte des conditions particulières et de certaines précautions qui peuvent se justifier sur une place portuaire et non dans l'autre.

D'une façon générale, les niveaux de sûreté devraient être adaptés en tenant compte des particularités du transport maritime à courte distance.

Cette démarche devra être effectuée, service par service, suivant des schémas qui seront détaillés ultérieurement par l'opérateur responsable de la totalité de l'opération. C'est cet opérateur qui sera, par exemple, le partenaire du manutentionnaire et déterminera les conditions de manutention des remorques -ou de toute autre unité de chargement intermodale- et la mise en place d'un parc gardé où elles pourraient être stationnées plus ou moins longtemps.

Douanes

Le transport maritime à courte distance n'existe pas nommément dans la législation douanière. Néanmoins, il est pris en compte dans la notion de « **service régulier de transport maritime agréé** »¹

¹ C'est l'équivalent du concept de « *ligne maritime régulière douanière communautaire* »

Le « *service régulier de transport maritime agréé* »- voir- **Article 313 bis et 313 ter du 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.

Les autorités douanières peuvent accorder le statut de « service régulier de transport maritime agréé » aux liaisons desservies par des navires faisant escale dans les ports de la Communauté uniquement. Ce statut est accordé à la demande de la compagnie maritime. Il est accordé sans restriction par les administrations douanières qui exercent à cet égard leur rôle de conseil.

La ligne régulière fait l'objet d'un agrément sollicité par les compagnies maritimes auprès des autorités douanières dont elles dépendent. Suite à cet agrément, les autorités douanières délivrent un certificat de « service régulier de transport maritime agréé » qui doit être conservé à bord du navire engagé sur la ligne.

Les marchandises transportées à bord de ce navire sont réputées communautaires et, une fois déchargées, peuvent circuler librement de la même manière que si elles avaient franchi une frontière terrestre à l'intérieur de l'Union.

Les marchandises non communautaires transportées sur un « service régulier de transport maritime agréé » doivent être placées sous le régime du transit communautaire. C'est-à-dire qu'elles doivent circuler sous couvert d'une procédure de transit communautaire :

- en procédure de droit commun : NSTI¹ avec garanties
- en procédure simplifiée : utilisation du manifeste maritime comme déclaration de transit avec dispense de garantie.

Droits de ports

La perception des redevances navires et marchandises devrait être simplifiée, soit par une exonération du droit sur la marchandise, soit par un regroupement des droits de port sur le navire. Les simplifications à introduire doivent reposer sur des solutions pragmatiques négociées dans chaque port, en fonction du service rendu.

En tout état de cause, les droits de port ne doivent pas pénaliser la compétitivité de la ligne maritime de courte distance.²

Marchandises dangereuses

La réglementation en matière de marchandises dangereuses se distingue selon le mode de transport, entre le transport terrestre et le transport maritime. Une unification serait très souhaitable au sein de l'espace européen de transport.

A cet égard, une harmonisation pourrait être réalisée dans le prolongement du projet de Directive européenne publié en décembre 2006 (ref. IP/06/1899 – Bruxelles, le 22 décembre 2006 – « Des règles harmonisées pour le transport des marchandises dangereuses »), repris par le Conseil Transports du 07-08 juin 2007 et ensuite adopté par le Parlement européen.

Services portuaires

Le pilotage comporte de par sa réglementation des souplesses qui pourraient être davantage mises en œuvre pour les navires effectuant des trafics de courte distance.

La fréquence des touchées justifie par ailleurs plus largement l'utilisation de la licence de capitaine pilote et l'application de tarifs d'abonnement.

Les autres services portuaires, y compris le remorquage, devront continuer de faire l'objet de négociations avec les prestataires de telle sorte que les tarifs et conditions correspondent le mieux possible aux services effectivement rendus.

¹ Nouveau Système de Transit Informatique

² Possibilités de modulations et d'abattement sur les droits de port navires prévues aux articles R. 217-7 à R. 212-11 du code des ports, notamment pour les trafics RO-RO et services nouveaux.

Système d'information (transmission / échanges de données / exploitation)

L'amélioration de la compétitivité du passage portuaire adapté au cabotage maritime¹ ne peut se faire sans des indicateurs de qualité pertinents et sans un outil informatique efficace. L'utilisation de ces moyens suppose une plate-forme de communication accessible par un guichet unique sans ressaisie d'informations.

Des outils existent déjà, en particulier « Shortsea XML » - encore en phase expérimentale- projet initié par les bureaux de promotion du cabotage maritime et soutenu par la Commission européenne (programme d'aide à l'intermodalité « Marco Polo »).

Il s'agit d'un outil² utilisant un nouveau standard de messages pour l'échange de données entre tous les intervenants de la chaîne logistique du transport maritime à courte distance (il existe déjà un « Transport XML » pour le transport terrestre, et un « Intermodal XML » est en projet).

L'objet de « Shortsea XML » est de favoriser le transfert des marchandises de la route vers la mer en réduisant les coûts administratifs grâce à des séries de messages standardisés couvrant toutes les opérations (réservation, documentation, facturation, etc...) de port à port comme de porte à porte, tout en facilitant le transfert rapide et efficace des données requises par les autorités de chaque pays.

Il s'agit d'un nouvel outil qui intéresse aussi bien les chargeurs que les agents, les lignes, les ports, les transporteurs routiers, les organisateurs de transport, etc...

<<<<<<

Les solutions ainsi proposées reposent sur le principe généralement admis que les transports de courte distance, lorsqu'ils incorporent une phase maritime, ne devraient pas être soumis à des contraintes administratives plus lourdes que celles des autres chaînes de transports, sans maillon maritime.

<<<<<<

L'existence d'un **opérateur unique** ayant la maîtrise de l'organisation et des rationalisations qu'implique un transport multimodal de courte distance est la clef de la réussite d'une telle opération. Elle entraîne un régime de responsabilité autonome et uniforme pesant sur cet opérateur.

¹ L'expression « cabotage maritime » utilisée dans cette note est équivalente aux expressions « Transport Maritime à Courte Distance » ou « Shortsea shipping »

² Plus précisément, « Shortsea XML » est un projet actuellement mené par l'Organisation Norvégienne Norstella et cofinancé par la Commission européenne dans le cadre du programme « Marco Polo ». Il a développé des standards comprenant les scénarios des flux et des processus ainsi qu'un modèle de données, s'appuyant sur les standards internationaux ebXML développés par le CEFACT/Nations Unies et plus particulièrement les travaux de son groupe transport logistique TBG3. Cette base normative doit permettre l'interopérabilité entre les systèmes informatiques des acteurs intervenants dans la chaîne logistique dans le cadre d'un service porte à porte du cabotage maritime.

Ces standards couvrent également les échanges entre le cabotage maritime et les modes de transport terrestre.

III - Mise en place d'une responsabilité spécifique

① Un nouveau régime de responsabilité

Le régime juridique de responsabilité de l'opérateur unique est essentiel car il crée une sécurité juridique qui complète l'avantage économique résultant des simplifications.

Un tel régime de responsabilité ne peut pas se fonder sur le droit existant qui n'a pas encore régi ce type de contrat. Il doit tenir compte d'une réalité incontournable : la place du transport routier dans une telle opération. C'est en effet le camion, ou à tout le moins la remorque ou l'unité de chargement intermodale, qui est l'élément permanent de l'opération, quel que soit le mode de traction ou de déplacement utilisé. C'est donc en fonction d'elle qu'il faut construire le régime de responsabilité.

Dès lors que ce point de départ est admis, le contenu du régime doit être uniforme de bout en bout, quelle que soit la phase du transport considéré, et proche du régime routier, en raison de la part prépondérante du transport routier dans ce type de déplacement. Le régime proposé sera donc aussi proche que possible de la C.M.R. (à l'exclusion de l'article 2) déjà utilisée par les transporteurs routiers pour les phases précédant et suivant le transport maritime. La C.M.R., dans une telle perspective, n'est pas envisagée en tant que Convention Internationale impérativement applicable mais en tant que texte de référence connu des transporteurs routiers, et elle devra s'appliquer à la totalité de l'opération.

La base de ce régime juridique ne pourra donc être que contractuelle et reposer sur la volonté des parties, matérialisée dans un document de transport ad hoc accompagné d'une offre d'assurance adaptée.

② Un document unique

Un tel document, qui ne peut en aucun cas être négociable, est un document type applicable systématiquement, sauf si les parties choisissent une solution différente. La présente étude présentera en annexe un modèle de document correspondant au nouveau régime. Un tel document est présenté sous la forme d'un document papier, pour les besoins de l'étude, mais toutes les données qu'il comporte ont vocation à être transmises par voie électronique et à s'inscrire dans la chaîne des informations.

Une telle solution n'est pas parfaite même si elle est exemplaire. Elle est vulnérable car le document peut toujours être remis en cause par un tribunal qui appliquera un élément de droit impératif et écartera le choix fait par les parties. Le risque n'est pourtant pas considérable si les utilisateurs se rallient à ce régime uniforme et imposent un document dont l'avantage tient avant tout à sa simplicité. Une solution de cette nature est inéluctable si l'objectif est de parvenir à un résultat rapide car il est illusoire de penser qu'un régime légal de responsabilité puisse être adopté rapidement.

Ainsi, la solution proposée est la seule qui puisse être utilisée dans un premier temps. Elle répond au besoin de sécurité juridique inhérent au développement du transport multimodal comportant une phase maritime.

Les 2 piliers de la sécurité juridique sont en effet le régime de responsabilité et le document de transport.

- le régime de responsabilité, c'est le contenu de la C.M.R. avec les limitations de responsabilité applicables sur la route étendues à la totalité de l'opération de transport multimodal. Ce régime sera complété par des clauses spécifiques relatives par exemple à l'arrimage des

remorques ou autres unités de chargement intermodales sur le navire, à des conditions particulières de livraison ou toutes autres clauses qu'il conviendra de prévoir dans le document type,

- le document considéré est le document matérialisant le contrat. Ce document est nominatif comme une lettre de voiture et ne s'apparente pas au connaissement. Il est dénommé le « **document unique de transport** ».

Le document unique de transport assure la sécurité juridique de toute l'opération en lui conférant son unité ; simple à mettre en œuvre, il reste souple puisque des clauses complémentaires peuvent toujours faciliter son adaptation à des conditions particulières. Il est délivré par **un opérateur unique** sur lequel repose toute l'opération et qui la contrôle quel que soit le mode, ou la combinaison de modes, de transport utilisé.

③ Des polices d'assurance adaptées

Les solutions proposées seront d'autant plus attractives que les opérations seront couvertes par des **polices d'assurance adaptées tant en ce qui concerne la marchandise, qu'en ce qui concerne la responsabilité des intervenants**. Des modèles de clauses pourraient être proposés en même temps que le document unique de transport, et un certificat d'assurances pourrait alors être délivré à la demande, les parties au contrat de transport n'ayant qu'à cocher la case correspondante.

Les assureurs du marché français associés aux travaux ont confirmé pouvoir couvrir les opérations envisagées aussi bien en ce qui concerne la couverture de la marchandise transportée qu'en ce qui concerne la couverture de la responsabilité civile de l'opérateur / organisateur de transport.

Dans le premier cas, et sous le couvert du document unique, les assureurs transport délivreront des garanties d'assurances, dites de «magasin à magasin», couvrant les marchandises transportées quelque soit le mode de transport et/ou la combinaison de modes de transport ;

Et dans le second cas, ils adapteront les produits d'assurance actuels -qui couvrent la responsabilité civile contractuelle des organisateurs de transport- aux garanties propres à la couverture de l'opérateur de transport unique.

Les polices d'assurances ainsi établies prendront en compte la mise en place de cette garantie adaptée.

La démarche proposée repose sur l'idée qu'un traitement particulier et spécifique doit être réservé au transport multimodal de courte distance comportant une phase maritime, parce que ce transport constitue désormais une catégorie particulière qui ne s'identifie ni au transport maritime de long cours, ni au transport routier. Elle suppose des modalités adaptées d'autant plus faciles à mettre en place que les moyens d'information dont nous disposons facilitent la transparence et la transmission. Elle repose sur le rôle central joué par l'organisateur du transport et la responsabilité spécifique qu'il accepte d'assumer.

<<<<<<

Les solutions que nous préconisons sont susceptibles d'être très rapidement utilisées au sein de l'espace européen de transport. Elles sont plus complexes pour les transports entre l'Union Européenne et les pays limitrophes et constituent un autre schéma de propositions correspondant à la seconde phase des travaux.

Chapitre II : Trafics de cabotage maritime entre les Etats de l'UE et les Etats limitrophes.

Les travaux relatifs aux simplifications à apporter pour le développement des trafics entre l'Union Européenne et ses voisins, ou pour le régime des transports intra européens (UE) faisant une escale dans un Etat limitrophe, ont été à la fois plus simples et plus compliqués que ceux relatifs aux trafics purement intra européens (chapitre I).

Plus simples parce qu'une partie des solutions développées dans le 1^{er} chapitre est utilisable pour des trafics extérieurs à l'Europe (UE).

Plus compliqués parce que les aspects douaniers et surtout les problèmes de sûreté sont beaucoup plus difficiles à résoudre lorsque le navire fait une escale intermédiaire dans un port d'un Etat limitrophe, le trafic prenant alors le caractère de trafic international.

Dans le présent chapitre, nous nous concentrerons sur les aspects qui doivent faire l'objet de solutions spécifiques et nouvelles, renvoyant au chapitre 1^{er} pour tout ce qui concerne les propositions.

Il convient en préalable de délimiter le champ géographique concerné par la deuxième phase des travaux, c'est-à-dire les trafics multimodaux entre l'espace européen de l'UE et les pays limitrophes. L'identification du trajet permet de se situer par rapport à l'espace. Elle se fait grâce à un outil informatique tel que l'A.I.S.¹

Trois cas de figure peuvent se présenter :

- un pays limitrophe et une zone² de l'Union Européenne,
- deux Etats membres en liaison avec un Etat limitrophe ou une zone franche de l'Union Européenne,
- deux Etats limitrophes avec entre eux un Etat Membre.

Il n'y a pas d'agrément « service régulier de transport maritime agréé » dans ces trois cas de figure, c'est à l'opérateur de transport de prouver le caractère communautaire des marchandises.

① Les aspects douaniers et sécuritaires³

Obligation de la conduite en douane et de la présentation en douane des marchandises

Concernant les marchandises communautaires, l'opérateur de transport doit justifier du caractère communautaire des marchandises, au moyen de l'exemplaire n° 4 du document administratif unique, sous format papier, ou fournir le document de transport ou la facture valant T2L, ces documents doivent être visés par les autorités douanières.

Si le transport est réalisé avec le support du « document unique de transport (cf. chapitre 1^{er}) » l'opérateur de transport pourrait avoir le statut d'«*expéditeur agréé*»⁴ et bénéficiera alors des simplifications attachées à ce statut.

Pour les expéditions de moins de 10 000 € HT, les documents valant T2L⁵ sont dispensés du visa par les autorités douanières.

¹ Automatic Identification System

² Une zone est constituée d'un Etat membre ou de plusieurs Etats membres de l'Union Européenne

³ Règlement (CE) n° 648/2005 modifiant le code des douanes communautaires et ses dispositions d'application
Règlement (CE) n° 1875/2006 introduisant une nouvelle mission en matière de sûreté et de sécurité pour la conduite et mise en douane des marchandises au 1^{er} juillet 2009.

⁴ Application des articles 324 bis à 324 quinquies du Règlement (CEE) n° 2454/93

⁵ Application des articles 317 à 317 ter du règlement (CEE) n° 2454/93

② La sûreté

L'analyse des risques sûreté et sécurité intègre désormais les contrôles douaniers, vétérinaires et sanitaires.

Ces contrôles impliquent la transmission d'un certain nombre de données répondant aux exigences des textes réglementaires.

Ces données pourront être intégrées au « document unique de transport » tel que défini au chapitre 1^{er}. Ce document sera complété pour répondre à l'application des règles de sûreté.

③ Le document de transport

« Le document unique de transport » servira de base à l'opération et sera géré par l'opérateur de transport responsable de l'exécution du contrat de bout en bout qui devra être coordonné avec le système douanier.

Le document unique de transport pour ces trafics avec des tiers devra incorporer de nouvelles données, en particulier des données relatives au nom du service et des informations sur le navire et, d'une façon générale, toutes les données nécessaires à la sûreté qui seront transmises par voie informatique.

La collecte et le transport de l'information dans de bonnes conditions sont les éléments essentiels pour la mise en œuvre des simplifications.

L'évolution des méthodes et l'amélioration des procédures se feront grâce à l'expérience.

A cet égard, il serait utile de tester le document unique de transport –enrichi- sur des projets pilotes de façon telle qu'à la lumière de l'expérience tous les éléments d'information nécessaires figurent sur le document afin de fluidifier, dans toute la mesure du possible, le trafic.

④ Un coordonnateur du passage portuaire

L'enjeu attaché à la simplification est de concevoir un **guichet unique** où s'effectuera une coordination des contrôles.

Ce guichet unique s'appuie sur un traitement logistique intégré, associé au traitement douanier et facilité par l'utilisation du document unique de transport.

Le transfert des données sera facilité par la présence d'un **coordonnateur** qui veillera à ce qu'une date et heure d'embarquement soit indiquée, conformément aux contraintes de sûreté.

En un mot, le coordonnateur veillera, dans le port, à ce qu'une harmonie soit respectée entre l'embarquement de la remorque ou de l'unité de chargement intermodale et les exigences de sécurité / sûreté.

Une telle fonction est classique parmi les auxiliaires portuaires. Elle sera nécessaire pour faciliter le fonctionnement de procédures simplifiées.

Il est essentiel de réussir les simplifications dans ces trafics extra européens car des enjeux économiques essentiels s'attachent au développement des autoroutes maritimes avec les pays tiers.

La France, en particulier, qui entretient des liens privilégiés avec le Maghreb en utilisant principalement le transport maritime, a intérêt à faciliter la mise en œuvre des transferts automatiques de données. Le document unique de transport est à cet égard un instrument irremplaçable.

<<<<<<

En conclusion, il convient de souligner que le travail qui est à la base de cette étude s'est effectué dans une atmosphère de coopération parfaite entre tous les professionnels et les représentants de l'administration.

Il s'agit d'une étape, s'inscrivant dans les objectifs européens, qui constitue le premier maillon d'une réflexion, puis d'une action, qui ne devrait pas manquer de se poursuivre.

**Conditions générales régissant
le contrat de transport multimodal de ligne régulière comportant
une phase maritime
(Service de transport multimodal comportant une phase maritime)**

① Définitions

Dans les présentes conditions générales, les termes ci-après sont utilisés avec la signification suivante :

Opérateur de transport multimodal (l'organisateur de transport, ses agents et employés) : désigne celui qui prend en charge de bout en bout l'unité de chargement, exécute le déplacement par quelques moyens que ce soit et assure la livraison.

Expéditeur (ou chargeur) : désigne toute personne qui remet directement à l'opérateur de transport l'unité de chargement, ou au nom de laquelle le véhicule et la marchandise qu'elle contient sont remis.

Véhicule : désigne le camion, le tracteur routier et sa semi-remorque, le porteur et sa remorque, ou bien le tracteur, le porteur, la remorque ou la semi-remorque seuls. Le véhicule peut être chargé ou vide.

Unité de chargement (unité de charge / unité de transport) : désigne toute remorque/semi-remorque, caisse mobile ou conteneur convenant au transport multimodal.

Marchandise désigne ce qui est chargé à l'intérieur du véhicule ou de l'unité de chargement. L'emballage, une palette, une caisse mobile, un véhicule, ou toute autre unité de chargement peuvent également être considérés comme une marchandise à condition qu'il soit expédié vide et déclaré comme marchandise par l'expéditeur.

Marchandises dangereuses désigne toute marchandise répertoriée comme telle par le règlement communautaire, ses références, ou le Code IMDG.

② Contrat de transport

Le contrat de transport est conclu entre l'opérateur de transport et l'expéditeur. Il s'exécute depuis la prise en charge jusqu'à la livraison quel que soit les modes de transport utilisés, terrestre ou maritime.

Le contrat de transport ne donne lieu à l'émission d'aucun document de transport négociable. La volonté des parties est matérialisée par écrit ou par un échange d'informations sous quelque forme que ce soit : courrier électronique ou fax.

③ Droit applicable

Le contrat conclu est un contrat de transport régi par les dispositions de la C.M.R. (à l'exclusion de l'article 2) tel qu'il en est convenu par les parties et disposé dans les présentes conditions générales.

④ Droits et obligations de l'opérateur de transport multimodal.

Depuis la prise en charge, qui s'effectue aussi bien pendant la phase terrestre qu'avant la mise à bord suivant la volonté des parties, l'opérateur de transport doit apporter tous les soins nécessaires aux besoins de l'expédition - véhicule, unité de chargement et marchandise- et exercer sa diligence jusqu'à la livraison dont le moment est déterminé par la volonté des parties.

Au cas où les parties n'ont pas déterminé le moment de la prise en charge ou de la livraison, les usages ou les circonstances de l'expédition -en particulier la remise des documents- permettront de fixer le début et la fin du contrat.

L'opérateur de transport a la maîtrise de l'exécution du contrat, il peut acheminer les véhicules, unités de chargement et marchandises sur n'importe quel moyen de transport lui appartenant ou non.

En cas de difficultés graves entravant l'exécution normale du contrat, l'opérateur de transport demandera de nouvelles instructions à l'expéditeur.

⑤ Droits et obligations de l'expéditeur

L'expéditeur remet à l'opérateur de transport les marchandises, unités de chargement et véhicules, correctement marqués. Il fournit un emballage approprié et garantit un arrimage correct des marchandises.

Il doit remettre des marchandises, unités de chargement et véhicules conformes aux lois et réglementations terrestres et maritimes en vigueur.

Il est tenu de présenter les marchandises, unités de chargement et véhicules accompagnés des documents utiles à chaque phase du transport.

Il doit déclarer avec exactitude la nature, l'état et la quantité des marchandises transportées et fournir les renseignements et documents nécessaires à l'accomplissement des formalités sanitaires, de sécurité et sûreté, d'immigration, de police ou douane correspondant à la réglementation des Etats concernés.

Il doit accepter de se soumettre à tout contrôle réglementaire des marchandises, unités de chargement et véhicules et s'engage à répondre à toutes les questions qui lui seront posées.

Il s'engage à ce que tout personnel accompagnant les marchandises, unités de chargement et véhicules soit en règle avec les réglementations et accepte de se soumettre à l'ensemble des formalités et contrôles.

Si l'expéditeur, pour quelque motif que ce soit, refuse d'assumer ces obligations, l'opérateur de transport sera en droit de refuser la prise en charge et l'embarquement des marchandises, unités de chargement et véhicules sans qu'aucune faute ne lui soit imputable.

⑥ Prix et modalités de paiement

Pour la réalisation de sa prestation, l'opérateur de transport exige un prix correspondant aux tarifs publiés et/ou en vigueur à la date où l'accord est conclu, sous réserve d'un préavis ou d'une réservation transmise à l'opérateur par tous moyens de communication (EDI – courriel– fax – téléphone – etc.) 48 heures avant la prise en charge effective.

Les opérations non prévues à l'avance peuvent être décidées en commun par l'expéditeur et l'opérateur de transport, mais peuvent faire l'objet d'un supplément de prix prévu dans le tarif.

Le fret est acquis à tout évènement. L'expéditeur a l'obligation de régler le fret lors de la prise en charge des marchandises et véhicules, ou au plus tard dans les 30 jours suivants l'exécution de la prestation ou l'émission de la facture.

En cas de non paiement du fret, le chargeur se verra imposer des pénalités de retard correspondant aux prix payés pour l'exécution du service, et automatiquement majorées par mois de retard.

⑦ Responsabilité

L'opérateur de transport est responsable des marchandises, unités de chargement et véhicules durant la période s'écoulant entre la prise en charge et la livraison.

En cas de retard, il appartiendra à l'expéditeur d'apporter la preuve que les pertes et dommages intervenus sont la conséquence du retard.

Toute action contre l'opérateur de transport devra être engagée dans l'année suivant la date à laquelle les marchandises, unités de chargement et véhicules auraient dû être livrés.

⑧ Indemnisation

Sans préjudice du montant de l'indemnisation résultant de l'article 23 de la C.M.R., l'opérateur de transport ne sera pas tenu d'indemniser l'expéditeur pour tous les préjudices indirects, quelle que soit leur nature, nés de l'exécution du contrat.

⑨ Tribunal compétent

Toute action relative à l'interprétation ou l'exécution du présent contrat sera engagée auprès d'un tribunal de l'Etat concerné.

Certificat de prise en charge (proposal model 1)
Consignment note / Way bill

1 Expéditeur Consignor / Sender	5 Destinataire Consignee					
2 Opérateur Operator	6 Lieu de prise en charge Place of taking over the goods					
3 Port d'embarquement Port of loading	7 Port de débarquement Port of discharge					
4 Lieu de livraison - Date Place of delivery - Date	8 Immatriculation / Registration Camion(s) Remorque(s) Conteneur(s) Truck (s) Trailer (s) Container(s) Nom du / des chauffeur/s : Name of driver(s)					
9 Réserves et observations de l'opérateur Reservations and comments of the operator						
Description des marchandises chargées dans l'unité de chargement Description of goods contained in the loading unit <table border="0" style="width:100%"> <tr> <td style="width:20%">10 Nbre et N° de Colis Nber and N° of packages</td> <td style="width:20%">11 Type emballage Type of packing</td> <td style="width:20%">12 Nature Marchandise Nature of goods</td> <td style="width:20%">13 Poids brut Gross weight in kg</td> <td style="width:20%">14 Cubage m3 Volume m3</td> </tr> </table> No de scellé / N° of seals : Classe ONU - Dangereux / UN Classification : dangerous goods Statut douanier / Customs status		10 Nbre et N° de Colis Nber and N° of packages	11 Type emballage Type of packing	12 Nature Marchandise Nature of goods	13 Poids brut Gross weight in kg	14 Cubage m3 Volume m3
10 Nbre et N° de Colis Nber and N° of packages	11 Type emballage Type of packing	12 Nature Marchandise Nature of goods	13 Poids brut Gross weight in kg	14 Cubage m3 Volume m3		
15 Documents annexés Documents attached						
16 Etabli à / Issued at Le / on	17 Option Assurance (Ad Valorem) (cocher la case) Cargo Insurance Option (Ad Valorem) (tick the box) <input type="checkbox"/> Je ne souhaite pas être assuré Insurance declined (tick the box) <input type="checkbox"/> Je souhaite être assuré Insurance requested (tick the box)					
18 Signature / timbre de l'expéditeur Signature or Stamp of the consignor - sender	19 Signature / timbre de l'opérateur Signature or stamp of the operator	20 Signature / timbre du destinataire Signature or stamp of the consignee				

Le présent transport est régi par les conditions générales que vous déclarez connaître et accepter, et soumis au droit du contrat,

J'ai lu les conditions générales et je les accepte (cocher la case)

This carriage is governed by the Standard Trading Conditions which you declare you are familiar with and accept and is also subject to the relevant law of the contract. I have read the Standard Trading Conditions and accept them (tick this box)

Certificat de prise en charge (Proposal Model 2)

Consignment note / Way bill

1 Expéditeur Consignor / Sender	6 Opérateur Operator			
2 Destinataire Consignee	7 Port d'embarquement Port of loading			
3 Lieu de prise en charge Place of taking over the goods	8 Port de débarquement Port of discharge			
4 Lieu de livraison - Date Place of delivery - Date	9 Réserves et observations de l'opérateur Reservations and comments of the operator			
5 Immatriculation / Registration Camion (s) Remorque (s) Conteneur (s) Truck (s) Trailer (s) Container (s) Nom du/des chauffeur/s : Name of driver (s)				
Description des marchandises chargées dans l'unité de chargement Description of goods contained in the loading unit				
10 Nbre et N° de Colis Nbr and N° of packages	11 Type emballage Type of packing	12 Nature Marchandis Nature of Goods	13 Poids brut Gross weight in kg	14 Cubage m3 Volume m3
No de scellé / N° of seals : Classe ONU - Dangereux / UN Classification : dangerous goods Statut douanier / Customs status :				
15 Documents annexés Documents Attached				
16 Etabli à / Issued at Le / on	17 Option Assurance (Ad Valorem) (cocher la case) Cargo Insurance Option (Ad Valorem) (tick the box) <input type="checkbox"/> Je ne souhaite pas être assuré Insurance declined <input type="checkbox"/> Je souhaite être assuré Insurance Requested			
18 Signature / timbre de l'expéditeur Signature and stamp of the consignor - sender	19 Signature / timbre de l'opérateur Signature and stamp of the operator	20 Signature / timbre du destinataire Signature and stamp of the consignee		

Le présent transport est régi par les conditions générales que vous déclarez connaître et accepter, et soumis au droit du contrat

J'ai lu les conditions générales et je les accepte (cocher la case)

This carriage is governed by the Standard Trading Conditions which you declare you are familiar with and accept and is also subject to the relevant law of the contract, I have read the Standard Trading Conditions and accept them (tick this box)

ANNEXE C : FICHE « EXPERIMENTATION MARSEILLE »

Amélioration de la compétitivité du passage portuaire au port de Marseille Fos dans un contexte de promotion du transport maritime à courte distance

La compétitivité modale du transport maritime à courte distance se joue au port

Les ports maritimes jouent un rôle essentiel dans la performance du transport maritime à courte distance comme alternative modale à la route. Le passage portuaire constitue un processus collaboratif supporté à Marseille par l'application AP+, dans lequel sont impliquées des organisations de culture, de taille et de finalités différentes mais qui sont tournées vers un objectif commun : faire circuler la marchandise. La capacité d'un port à fournir des conditions concurrentielles pour le transport maritime à courte distance dépend de l'aptitude de ses acteurs à concevoir collectivement une organisation compétitive par rapport au transport routier et en particulier pour les flux intra-communautaires.

Aligner le traitement administratif du transport maritime à courte distance sur celui de la route

Pour la mer, lorsque les marchandises ont été expédiées entre deux ports de la Communauté par un « service régulier de transport maritime agréé » elles conservent leur statut communautaire au même titre qu'un transport routier. Lorsque les marchandises communautaires sont transportées sur un navire qui ne possède pas le statut de « service régulier de transport maritime agréé », l'opérateur doit justifier à l'arrivée des marchandises dans un autre port communautaire de leur statut communautaire au moyen d'un document T2L : exemplaire n°4 du DAU papier ou documents équivalents (Facture, document de transport ou manifeste maritime). Basée sur une procédure papier, elle représente une formalité administrative supplémentaire et pénalise (« goulet d'étranglement »)¹ le transport maritime à courte distance par rapport au transport routier.

Simplification, automatisation et dématérialisation, leviers de compétitivité portuaire pour le transport maritime à courte distance

La réglementation communautaire en vigueur propose des outils dont la mise en œuvre permettrait aux acteurs du passage portuaire de simplifier, d'automatiser et de dématérialiser le traitement administratif des marchandises communautaires dédiées au transport maritime à courte distance. Afin d'assurer la communication des informations à destination, les documents T2L, parmi lesquels le document unique de transport préconisés par les travaux du BP2S seront transmis selon un format défini dans le cadre du projet européen « Shortsea xml » (www.shortseaxml.org).

Une première expérimentation concernera un flux de marchandise identifié généré par un industriel du secteur de la chimie situé en région lyonnaise et qui exporte régulièrement des marchandises par voie maritime à destination de la Grèce par le port de Marseille. Les acteurs du port de Marseille Fos soutiennent cette expérimentation afin de démontrer leur savoir-faire et valoriser le recours au transport maritime à courte distance comme une alternative économique et écologique compétitive par rapport à la route.

¹ Bottleneck