

Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	2009/0005(COD) Procédure terminée
Formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres	
Abrogation Directive 2002/6/EC	2001/0026(COD)
Modification	2016/0171(COD)
Modification	2018/0012(COD)
Abrogation	2018/0139(COD)
Sujet	
3.20.03 Transport maritime de personnes et fret	
3.20.09 Politique portuaire	
3.20.15.06 Coopération et accords de transport maritime ou fluvial	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme	ALDE STERCKX Dirk Rapporteur(e) fictif/fictive PPE DE GRANDES PASCUAL Luis S&D MILANA Guido Verts/ALE BESSET Jean-Paul ECR FOSTER Jacqueline	01/09/2009
	Commission au fond précédente		
	TRAN Transports et tourisme		
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)		11/10/2010
	Transports, télécommunications et énergie	2987	17/12/2009
	Transports, télécommunications et énergie	2964	09/10/2009
	Transports, télécommunications et énergie	2935	30/03/2009
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Mobilité et transports	KALLAS Siim	

Événements clés			
21/01/2009	Publication de la proposition législative	COM(2009)0011	Résumé

09/03/2009	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
30/03/2009	Adoption de résolution/conclusions par le Conseil		Résumé
09/10/2009	Débat au Conseil	2964	Résumé
19/10/2009	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
17/12/2009	Débat au Conseil	2987	Résumé
23/03/2010	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
25/03/2010	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A7-0064/2010	
05/07/2010	Débat en plénière		
06/07/2010	Résultat du vote au parlement		
06/07/2010	Décision du Parlement, 1ère lecture	T7-0259/2010	Résumé
11/10/2010	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
20/10/2010	Signature de l'acte final		
20/10/2010	Fin de la procédure au Parlement		
29/10/2010	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	2009/0005(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Abrogation Directive 2002/6/EC 2001/0026(COD) Modification 2016/0171(COD) Modification 2018/0012(COD) Abrogation 2018/0139(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 100-p2
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 159
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/7/00227

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(2009)0011	21/01/2009	EC	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2009)0046	21/01/2009	EC	
Document annexé à la procédure	SEC(2009)0047	21/01/2009	EC	
Comité des régions: avis	CDR0416/2008	17/06/2009	CofR	

Comité économique et social: avis, rapport	CES1695/2009	04/11/2009	ESC	
Projet de rapport de la commission	PE430.405	17/12/2009	EP	
Amendements déposés en commission	PE438.195	01/03/2010	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A7-0064/2010	25/03/2010	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T7-0259/2010	06/07/2010	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2010)6509	15/09/2010	EC	
Projet d'acte final	00034/2010/LEX	20/10/2010	CSL	
Document de suivi	COM(2014)0320	25/06/2014	EC	Résumé
Document de suivi	SWD(2018)0234	16/05/2018	EC	
Document de suivi	SWD(2018)0235	16/05/2018	EC	

Informations complémentaires

Parlements nationaux	IPEX
Commission européenne	EUR-Lex

Acte final

[Directive 2010/65](#)
[JO L 283 29.10.2010, p. 0001](#) Résumé

Acte législatif final contenant des dispositions relatives aux actes délégués

Formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres

OBJECTIF : simplifier les contrôles documentaires et physiques opérés sur les navires et les marchandises se déplaçant entre ports situés sur le territoire de l'Union européenne.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : la directive 2002/6/CE impose aux États membres d'accepter certains formulaires normalisés (les formulaires FAL) en vue de faciliter le trafic, tels que définis par la convention de l'Organisation maritime internationale (OMI) visant à faciliter le trafic maritime international (Convention FAL). Il est nécessaire de remplacer la directive 2002/6/CE afin de répondre aux besoins suivants:

- la révision de la convention FAL et la cohérence avec les autres actes législatifs communautaires : l'évolution de la législation communautaire et de la convention FAL conduit à une complexité administrative accrue du transport maritime, qu'il convient d'atténuer en évitant tout affaiblissement du niveau de la sécurité maritime et de la protection de l'environnement ;
- un nouveau formulaire d'information en matière de sûreté préalable à l'entrée dans un port d'un État membre : la Commission a présenté au comité de sûreté maritime (comité MARSEC), établi conformément au règlement n° 725/2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, un projet de formulaire destiné à harmoniser les demandes de renseignements. Le comité a approuvé ce modèle de formulaire d'information harmonisé en mars 2005. En attendant l'adoption d'un formulaire harmonisé au niveau international, la Commission propose à titre transitoire le modèle approuvé par le comité MARSEC ;
- l'informatisation insuffisante et la multiplicité des autorités dans les ports : il en résulte une augmentation des tâches répétitives et une source potentielle de lenteur et d'erreur qui peut être éliminée par la généralisation du recours aux moyens électroniques de transmission des données ;
- des divergences dans l'application de la directive 2002/6/CE : une étude portant sur 40 ports réalisée par l'Agence européenne pour la sécurité maritime a montré que si la directive était globalement bien appliquée par les États membres, elle ne permettait pas toujours d'atteindre l'objectif de simplification recherché.

ANALYSE D'IMPACT : trois options ont été examinées : a) aucune mesure n'est prise au niveau communautaire; b) comme les contrôles appliqués aux marchandises circulant au sein du marché intérieur résultent de diverses législations, chacune d'elle peut faire l'objet de simplification au cas par cas; c) adoption d'un ensemble de mesures cohérentes pour éliminer les entraves administratives à la libre circulation des marchandises communautaires ou assimilées entre ports européens. C'est cette dernière option qui a été retenue par la Commission.

CONTENU : la proposition vise à réduire le nombre d'informations à fournir de façon répétée aux diverses autorités portuaires. À cette fin, elle considère que la transmission des informations prévues par les directives 95/21/CE, 2002/59/CE, 2000/59/CE, le règlement (CE) n° 725/2004 et, si nécessaire, le code maritime international des marchandises dangereuses contiennent l'ensemble des informations de navigation nécessaires aux autorités à l'entrée et/ou à la sortie des ports.

La Commission propose notamment :

- de fixer un délai de 24 heures pour la transmission des renseignements requis par les procédures administratives, qui est aligné sur les délais prescrits par la directive 2002/59/CE et le règlement (CE) n° 725/2004;
- d'imposer la désignation par les États membres d'une autorité compétente unique au niveau national pour la collecte des renseignements requis à l'entrée et/ou à la sortie des ports de l'Union européenne, qui est l'autorité désignée pour la mise en œuvre du système communautaire d'échange de données maritimes SafeSeaNet ;
- de généraliser l'utilisation de moyens de transmission électroniques dans les meilleurs délais et au plus tard le 13 février 2013, date figurant dans la décision n° 70/2008/CE relative à un environnement sans support papier pour la douane et le commerce ;
- d'exempter les navires effectuant des mouvements entre des ports situés sur le territoire douanier de la Communauté européenne, de la transmission des formulaires FAL, dans la mesure où les marchandises bénéficient d'une présomption de statut communautaire.

Formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres

Le Conseil a adopté des Conclusions qui souscrivent à l'objectif d'étendre le marché intérieur au transport maritime entre ports situés dans l'UE, en simplifiant et en accélérant, par le recours notamment aux technologies de l'information, les formalités administratives applicables au transport maritime intracommunautaire, afin de rendre ce dernier plus attractif, plus efficace et plus compétitif.

Dans ce contexte, le Conseil accueille favorablement la proposition de directive de la Commission visant à rationaliser les informations relatives aux navires et aux marchandises et les formulaires requis par les directives sur le transport maritime et à remplacer la directive 2002/6/CE concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres de la Communauté. Il s'engage à lui donner la priorité qu'elle mérite dans le cadre du programme de travail législatif afin de continuer à rationaliser les formalités administratives applicables aux navires à l'entrée et à la sortie des ports de l'UE en veillant à ce que les dispositions de la convention FAL de l'Organisation maritime internationale (OMI) soient compatibles avec les règlements communautaires.

Les conclusions mettent l'accent sur la nécessité de faciliter le transport par mer en tirant pleinement parti des technologies de l'information pour communiquer, y compris pour améliorer la transmission électronique de données, grâce à la mise au point de systèmes de transport maritime en ligne et de solutions passant par un guichet unique, en fournissant, le cas échéant, une aide financière communautaire, dans les limites des plafonds fixés par le cadre financier pluriannuel actuel à venir.

Le Conseil soutient la Commission pour qu'elle améliore la gestion et le développement du système central SafeSeaNet au niveau politique, compte tenu de la possibilité de traiter les informations portuaires grâce à ce système. La Commission et les États membres sont invités à organiser une diffusion rationnelle des informations relatives aux navires et aux marchandises à l'aide des systèmes interopérables SafeSeaNet et de douane électronique (e-customs).

De leur côté, les États membres devraient, dans la mesure du possible, coordonner les inspections dans les ports et étudier la possibilité de mettre en place des zones séparées pour les marchandises intracommunautaires, améliorer l'utilisation des manifestes électroniques et, s'il y a lieu, le recours à des certificats d'exemption de pilotage, et faciliter davantage la communication administrative en réduisant les barrières linguistiques.

Le Conseil insiste en outre sur la nécessité de prendre, en liaison avec des pays tiers, des initiatives dans les instances internationales appropriées afin de réduire les obstacles administratifs au transport maritime international, dans le but d'uniformiser les règles applicables au transport maritime.

La Commission est invitée à

- étudier la possibilité d'instaurer des formalités administratives simplifiées pour les navires effectuant principalement des liaisons entre des ports de l'UE et faisant escale dans un pays tiers ou une zone franche, tout en maintenant des normes élevées de lutte contre la fraude et la contrefaçon;
- exposer, dès que possible, la façon dont elle envisage pour l'avenir la mise en œuvre et l'articulation des initiatives fondées sur des technologies de l'information modernes, telles que le fret en ligne, le transport maritime en ligne, le système SafeSeaNet et la douane électronique;
- suivre de près les progrès accomplis dans la création d'un espace maritime européen sans barrières et à proposer des mesures correctives s'il y a lieu, au plus tard dans le rapport régulier sur le transport maritime à courte distance qui devrait être présenté en 2012.

Formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres

Dans le cadre d'une délibération publique, le Conseil a pris acte d'un rapport sur l'état des travaux concernant une proposition de directive visant à simplifier les procédures et formalités à effectuer lorsque les navires entrent ou sortent des ports de l'UE.

Le Conseil a chargé ses instances préparatoires de poursuivre l'examen de ce dossier en vue d'une adoption de la proposition dans les meilleurs délais.

Le groupe « Transports maritimes » a entamé l'examen de la proposition en mai 2009, sous la présidence tchèque, mais avec un président suédois. Les travaux se sont poursuivis sous la présidence suédoise.

Le Parlement européen n'a pas encore commencé son examen. Un rapporteur a été désigné en septembre 2009 (M. Sterckx, ALDE, BE). Un premier échange de vues pourrait avoir lieu en novembre 2009 dans le cadre de la commission des transports et du tourisme.

Dans l'ensemble, les délégations sont très favorables à l'objectif visant à simplifier les procédures administratives. Toutefois, certains doutes ont été exprimés en ce qui concerne la relation avec d'autres textes juridiques en vigueur dans l'UE, tels que le [code des douanes](#), le [code frontières Schengen](#) et la [directive relative au suivi du trafic des navires](#), ainsi qu'avec certaines exigences internationales. En outre, de nombreux États membres s'interrogent sur les différents délais de mise en œuvre de la directive prévus dans la proposition de la Commission.

La Commission a l'intention d'inclure tous les navires de mer dans le champ d'application qui est considéré comme trop vaste. De plus, les ministres des États membres dépourvus de littoral sont brièvement intervenus pour demander que la proposition de directive ne s'applique pas aux pays ne possédant pas de ports maritimes.

En ce qui concerne la langue dans laquelle les formulaires FAL peuvent être transmis, la Commission a proposé que toutes les langues officielles de l'OMI puissent être utilisées. Toutefois, un certain nombre de délégations ont proposé de recourir à l'anglais, qui est la langue la plus communément utilisée dans les transports maritimes, mais plusieurs autres délégations sont très réticentes sur ce point.

Enfin, l'examen de la proposition de la Commission a montré que certaines des mesures de simplification pourraient être difficiles à mettre en œuvre, davantage pour des raisons de technique législative que pour des raisons politiques.

En ce qui concerne le champ d'application et dans le but de faciliter un accord, la présidence a proposé d'exclure certaines catégories de navires, comme le suggéraient certaines délégations. En outre, il convient de trouver une solution spécifique pour les États membres dépourvus de littoral en tenant compte du fait que certains de ces États possèdent des navires battant leur pavillon.

Quant aux autres questions en suspens, la présidence cherche à simplifier et à clarifier la proposition en s'inspirant des suggestions formulées par les délégations, l'essentiel étant de veiller à la cohérence avec d'autres actes législatifs de l'UE et d'autres exigences internationales afin d'éviter toute contradiction et/ou vide juridique.

Dès que le Parlement européen aura commencé son examen, la présidence a l'intention d'engager des contacts informels avec le rapporteur. L'objectif serait de parvenir à un accord en première lecture avec le Parlement, en fonction de son calendrier.

À ce stade, toutes les délégations ont émis des réserves générales d'examen sur la version actuelle de la proposition de la Commission. De plus, les délégations DK, MT et UK ont émis des réserves d'examen parlementaire.

Au vu de ce qui précède, le Coreper est invité à prendre note du présent rapport sur l'état des travaux et à suggérer au Conseil TTE de l'examiner le 9 octobre 2009.

Formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres

Le Conseil a dégagé une orientation générale, dans l'attente de la position du Parlement européen en première lecture, sur un projet de directive concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée ou à la sortie des ports de l'UE dans le cadre des transports maritimes. La législation proposée doit remplacer la directive 2002/6/CE sur le même sujet.

L'adoption du projet de directive est soumis à la procédure législative ordinaire au titre du traité de Lisbonne (c'est-à-dire la procédure de codécision avec le Parlement européen). Le Parlement a commencé son examen du texte cet automne.

Il a été convenu de mettre un accent particulier sur la transmission des données électroniques lors des discussions au sein du groupe du Conseil, étant donné qu'il a été estimé que l'approche plus large initialement proposée par la Commission manquait de clarté. Cependant, le projet de directive dans sa version actuelle contient aussi une disposition plus générale en faveur d'une plus grande harmonisation des formalités déclaratives au niveau national et au niveau de l'UE.

Étant donné que la directive ne crée pas de nouvelles formalités déclaratives, les navires actuellement exemptés de telles obligations resteront en dehors de son champ d'application. En outre, les États sans ports maritimes ne seront pas obligés de transposer la directive en ce qui concerne les ports.

La proposition fait partie d'un certain nombre de mesures annoncées par la Commission dans une communication de janvier 2009 (voir [COM\(2009\)0010](#)) en vue de créer un espace maritime européen sans barrières.

Formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Dirk STERCKX (ADLE, BE) sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée ou à la sortie des ports des États membres de la Communauté et abrogeant la directive 2002/6/CE.

La commission parlementaire recommande que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire (l'ex-procédure de codécision), modifie la proposition de la Commission comme suit :

Objet : la directive proposée devrait avoir pour objet non seulement de simplifier mais également d'harmoniser les procédures administratives appliquées aux transports maritimes pour fluidifier la navigation entre les ports de l'UE.

Notion de « transmissions électroniques » : les députés souhaitent une directive claire qui ne puisse être interprétée de manières divergentes par les États membres. Un amendement définit plus clairement la notion de transmission électronique, à savoir la transmission d'informations numérisées, faisant appel à un format structuré révisable pouvant être utilisé directement pour le stockage et le traitement par ordinateur.

Langue commune : les formulaires FAL devraient être présentés conformément au point 14, alinéa 4, du chapitre V de la convention SOLAS

(au sens de la directive 2001/25/CE concernant le niveau minimal de formation des gens de mer). Cette disposition désigne l'anglais comme langue commune à utiliser. Plutôt que le régime linguistique prévu par l'IMO, qui englobe des langues extérieures à l'Union, les députés jugent préférable de préciser la langue véhiculaire la plus largement utilisée. Cela faciliterait aussi la réalisation de l'objectif consistant à n'introduire les données qu'une fois au lieu de devoir les traduire dans la langue officielle de l'État membre de chaque port où un navire pourrait accoster.

Transmission électronique des documents : les députés souhaitent une plateforme électronique unique de collecte et d'échange de données. Selon eux, il doit y avoir une plateforme unique d'échange de toutes les informations recueillies dans le cadre de la directive. Via cette plateforme, les autorités compétentes doivent mettre les informations reçues à la disposition des personnes qui ont besoin de ces informations. Cela permettra d'éviter qu'une même information ne doive être communiquée plusieurs fois à différents destinataires.

Protection des données : un nouvel article oblige les États membres à prendre les mesures nécessaires pour assurer la confidentialité des données qui leur sont transmises en application de la directive et à n'utiliser ces données qu'en conformité avec la directive. Ils devront veiller en particulier à assurer la protection des données à caractère commercial collectées en application de la directive.

Exonération de la présentation des formulaires FAL : un amendement précise que les obligations visent les États membres et non directement les opérateurs. Les députés estiment par ailleurs que pour des raisons de sécurité intérieure ou de lutte contre la contrebande et l'immigration clandestine, les États membres doivent pouvoir exiger la transmission de certains formulaires FAL énumérés à l'annexe I.

En outre, les États membres devraient veiller à ce que les marchandises communautaires, identifiées électroniquement, ne soient pas soumises à des formalités supplémentaires du fait que le navire a accosté dans un port de pays tiers ou dans une zone franche. Les députés estiment en effet qu'il importe d'établir une distinction fondée non seulement sur le point de départ et/ou la destination d'un navire mais aussi sur sa cargaison. Une cargaison qui, transportée d'un port de l'UE vers un autre, ne quitte pas le navire, ne devrait par conséquent pas être soumise à des formalités administratives supplémentaires.

Procédure de modification : la Commission pourra adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du TFUE en ce qui concerne les annexes de la directive afin de tenir compte de toute modification apportée aux formulaires FAL par l'OMI ainsi qu'en ce qui concerne la définition de l'article 3e bis, pour tenir compte du progrès technique. Les députés ont introduit quelques amendements destinés à adapter les anciennes procédures de comitologie aux actes délégués, comme le prévoit le traité de Lisbonne.

Extension du champ d'application : pour le 31 décembre 2011, la Commission devrait présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'extension du champ d'application des simplifications introduites par la directive aux transports relevant de la navigation intérieure. La Commission devrait déterminer aussi si le River Information System est compatible avec les systèmes électroniques mentionnés dans la directive.

Agence européenne pour la sécurité maritime : à l'occasion de la prochaine révision du règlement (CE) n° 1406/2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime, la Commission devrait proposer, sur la base du contenu de la directive, des modifications visant à rendre cette Agence opérationnelle et compétente en matière de surveillance et d'harmonisation technique et administrative des formalités prévues par la directive.

Formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres

Le Parlement européen a adopté par 640 voix pour, 20 voix contre et 19 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée ou à la sortie des ports des États membres de la Communauté et abrogeant la directive 2002/6/CE.

Le Parlement a arrêté sa position en première lecture suivant la procédure législative ordinaire (l'ex-procédure de codécision). Les amendements adoptés en plénière sont le résultat d'un compromis négocié entre le Parlement européen et le Conseil. Ils modifient la proposition de la Commission comme suit :

Objet et champ d'application: la directive a désormais pour objet non seulement de simplifier mais également d'harmoniser les procédures administratives appliquées aux transports maritimes par la généralisation de la transmission électronique des informations et la rationalisation des formalités déclaratives. La directive s'applique aux formalités déclaratives applicables aux transports maritimes pour les navires à l'entrée ou à la sortie des ports situés dans les États membres. Elle ne s'applique pas aux navires exemptés des formalités déclaratives.

Notion de «transmissions électroniques de données» : un amendement définit clairement la notion de transmission électronique de données, à savoir la transmission d'informations numérisées, faisant appel à un format structuré révisable pouvant être utilisé directement pour le stockage et le traitement par ordinateur.

Harmonisation et coordination des formalités déclaratives : chaque État membre doit prendre des mesures pour faire en sorte que les formalités déclaratives soient appliquées d'une manière harmonisée et coordonnée au sein dudit État membre. La Commission, en coopération avec les États membres, devra mettre au point des mécanismes d'harmonisation et de coordination des formalités déclaratives au sein de l'Union.

Notification préalable à l'entrée dans les ports : sous réserve des dispositions spécifiques relatives à la notification qui sont applicables en vertu d'actes juridiquement contraignants de l'Union ou en vertu d'instruments juridiques internationaux applicables aux transports maritimes qui lient les États membres, y compris les dispositions relatives aux contrôles des personnes et des marchandises, les États membres doivent veiller à ce que le capitaine ou toute autre personne dûment habilitée par l'opérateur du navire notifie préalablement à l'entrée dans un port situé dans un État membre les renseignements requis par les formalités déclaratives à l'autorité compétente désignée par cet État membre.

Transmission électronique des données : afin de rationaliser et d'accélérer la transmission de volumes potentiellement très importants de renseignements, il convient, chaque fois que cela est possible, d'accomplir les formalités déclaratives par voie électronique. Le texte de compromis prévoit que les États membres acceptent que les formalités déclaratives soient remplies sous forme électronique et communiquées au moyen d'un guichet unique, dans les meilleurs délais et, en tout état de cause, au plus tard le 1^{er} juin 2015.

Ce guichet unique, réunissant SafeSeaNet, le système de douane électronique (e-Customs) et d'autres systèmes électroniques, est le service à travers lequel toutes les informations font l'objet d'une notification unique et sont mises à la disposition des diverses autorités compétentes

et des États membres.

Échange de données : les États membres doivent veiller à ce que les renseignements reçus au titre des formalités déclaratives prévues conformément à un acte juridiquement contraignant de l'Union soient disponibles dans leurs systèmes nationaux SafeSeaNet. Les parties pertinentes de ces renseignements doivent être mises à la disposition des autres États membres via le système SafeSeaNet. Sauf disposition contraire adoptée par un État membre, cela ne s'applique pas aux renseignements reçus en application des dispositions des règlements (CEE) n° 2913/92 (code des douanes communautaire), (CEE) n° 2454/93, (CE) n° 450/2008 (code des douanes modernisé) et (CE) n° 562/2006 (code frontières Schengen).

Les renseignements reçus doivent être rendus accessibles aux autorités nationales compétentes lorsqu'elles en font la demande.

Le format numérique sous-jacent des messages à utiliser dans le cadre des systèmes nationaux SafeSeaNet doit être établi conformément aux dispositions de la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information.

Les États membres peuvent donner accès aux renseignements soit au moyen d'un guichet unique national dans le cadre d'un système électronique d'échange de données, soit au moyen des systèmes nationaux SafeSeaNet.

Transmission des renseignements au moyen des formulaires FAL : les États membres doivent accepter que les formalités déclaratives soient accomplies au moyen des formulaires FAL. Ils peuvent accepter jusqu'au 1^{er} juin 2015 seulement que des informations requises conformément à un acte juridiquement contraignant de l'Union soient fournies sur support papier. Un considérant précise qu'au sein de l'Union, la communication d'informations sur des formulaires FAL papier devrait être l'exception et ne devrait être acceptée que pour les navires ne battant pas le pavillon d'un État membre et pour une période de temps limitée, compte tenu des obligations des États membres en tant que parties contractantes de la convention FAL.

Confidentialité : conformément aux actes juridiquement contraignants de l'Union ou au droit des États membres, les États membres doivent prendre les mesures nécessaires pour garantir la confidentialité des renseignements à caractère commercial, ou autres renseignements de nature confidentielle, échangés au titre de la directive. Ils doivent veiller en particulier à assurer la protection des données à caractère commercial collectées en application de la directive. Concernant les données à caractère personnel, ils doivent s'assurer du respect de la directive 95/46/CE.

Dérogations : les États membres doivent veiller à ce que les navires relevant du champ d'application de la directive 2002/59/CE qui effectuent des mouvements entre des ports situés sur le territoire douanier de l'Union européenne, sans provenir d'un port situé en dehors de ce territoire ou d'une zone franche soumise aux modalités de contrôle du type I au sens de la législation douanière, ni y faire escale ou s'y rendre, soient exemptés de la transmission des renseignements figurant dans les formulaires FAL, sans préjudice de la législation applicable de l'Union et de la faculté des États membres d'exiger des renseignements figurant dans les formulaires FAL nécessaires pour protéger l'ordre et la sécurité intérieurs et faire appliquer la législation en matière de douanes, de fiscalité, d'immigration, d'environnement ou de santé.

Procédure de modification : la Commission pourra adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du TFUE en ce qui concerne l'annexe de la directive afin qu'il soit tenu compte de toute modification apportée aux formulaires FAL par l'OMI. Ces modifications ne doivent pas avoir pour effet d'élargir le champ d'application de la directive.

Rapport : au plus tard 18 mois après la date de transposition, la Commission devra présenter un rapport sur le fonctionnement de la présente directive, y compris sur :

- la possibilité d'étendre le champ d'application des simplifications introduites par la présente directive aux transports relevant de la navigation fluviale;
- la compatibilité des services d'information fluviale (SIF) avec la procédure de transmission électronique de données visée dans la présente directive;
- les progrès sur la voie de l'harmonisation et de la coordination des formalités déclaratives accomplis au titre de la directive ;
- la possibilité d'éviter ou de simplifier les formalités pour les navires qui ont fait escale dans un port d'un pays tiers ou d'une zone franche;
- les données disponibles concernant le trafic/les mouvements de navires au sein de l'Union ou les navires faisant escale dans des ports de pays tiers ou dans des zones franches.

Formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres

OBJECTIF : réduire les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports de l'UE en vue de faciliter le transport maritime.

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres et abrogeant la directive 2002/6/CE.

CONTENU : à la suite d'un accord en première lecture avec le Parlement européen, le Conseil a adopté une directive visant à réduire les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports de l'UE, facilitant ainsi le transport maritime.

Objet et champ d'application : la directive simplifie et harmonise les procédures administratives appliquées aux transports maritimes par la généralisation de la transmission électronique des renseignements et la rationalisation des formalités déclaratives. Chaque État membre devra prendre des mesures pour faire en sorte que les formalités déclaratives soient appliquées d'une manière harmonisée et coordonnée au sein dudit État membre.

Notification préalable à l'entrée dans les ports : les États membres devront en principe veiller à ce que le capitaine ou toute autre personne dûment habilitée par l'opérateur du navire notifie préalablement à l'entrée dans un port situé dans un État membre les renseignements requis par les formalités déclaratives à l'autorité compétente désignée par cet État membre.

Transmission électronique des données : les États membres devront accepter que les formalités déclaratives soient remplies sous forme électronique et communiquées au moyen d'un guichet unique en tout état de cause, au plus tard le 1^{er} juin 2015. Ce guichet unique, reliant

SafeSeaNet, le système de douane électronique (e-Customs) et d'autres systèmes électroniques, est le service où tous les renseignements feront l'objet d'une notification unique et seront mis à la disposition des diverses autorités compétentes et des États membres.

Transmission des renseignements au moyen des formulaires FAL : la directive prévoit que les États membres acceptent que les formalités déclaratives soient accomplies au moyen des formulaires FAL. Ils pourront accepter que des renseignements requis conformément à un acte juridique de l'Union soient fournis sur support papier seulement jusqu'au 1^{er} juin 2015.

Échange de données : les États membres devront veiller à ce que les renseignements reçus au titre des formalités déclaratives prévues par un acte juridique de l'Union soient disponibles dans leurs systèmes nationaux SafeSeaNet. Les parties pertinentes de ces renseignements devront être mises à la disposition des autres États membres via le système SafeSeaNet. Sauf disposition contraire adoptée par un État membre, cela ne s'applique pas aux données requises à des fins douanières et pour les contrôles aux frontières.

Rapport : avant le 19 novembre 2013, la Commission présentera un rapport au Parlement européen et au Conseil sur le fonctionnement de la directive.

TRANSPOSITION : 19/05/2012.

DATE D'APPLICATION : 19/05/2012.

Formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres

La Commission a présenté un rapport sur le fonctionnement de la directive 2010/65/UE concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres. Cette directive vise à simplifier et harmoniser certaines des procédures concernées en mettant en place un système standard de transmission électronique d'informations et en rationalisant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports de l'UE, permettant ainsi de réduire la charge administrative qui pèse sur les entreprises de transport maritime.

Les principaux points examinés dans le rapport sont les suivants :

Mise en œuvre du guichet unique national : le concept de guichet unique constitue la principale exigence pour la mise en œuvre de la directive sur les formalités déclaratives. Il est le service où tous les renseignements sont notifiés une fois pour toutes et mis à la disposition des autorités compétentes des États membres dans divers domaines (ports, douanes, sûreté, santé et contrôles aux frontières).

Tous les États membres ont transposé la directive et ont lancé des initiatives concernant la mise en œuvre d'un guichet unique national. Bien que la mise en place définitive des guichets uniques nationaux ne soit pas prévue avant le mois de juin 2015, certaines observations peuvent déjà être formulées sur la base des conclusions du rapport du consultant et suite à des discussions avec les États membres et les parties prenantes dans le cadre du groupe d'experts «eMS» sur la simplification et les services d'information électronique dans le domaine maritime :

- Améliorer la coopération : un grand nombre d'autorités et de parties prenantes différentes, dotées de fonctions, compétences et responsabilités diverses, sont impliquées dans la mise en place du guichet unique national. Il est donc essentiel qu'elles coopèrent, tant au niveau de l'UE qu'au niveau national, et il y a lieu de renforcer cette coopération.
- Maximiser l'efficacité : afin d'éviter la multiplication inutile des efforts, on tend à s'appuyer sur des plateformes, des solutions techniques et des initiatives de normalisation déjà existantes. Toutefois, les exigences de la directive ne doivent pas être perdues de vue. Par conséquent, les États membres devraient évaluer attentivement leurs systèmes actuels, participer activement aux travaux du groupe eMS et mettre en œuvre les spécifications fonctionnelles et techniques d'une manière correcte. En outre, des avantages pourraient être tirés des travaux effectués dans le cadre du projet de démonstration PMI (politique maritime intégrée) et du projet AnNa (Advanced National Networks for Administrations).
- Élaborer des spécifications fonctionnelles et techniques : de telles spécifications doivent être définies plus avant afin de respecter les délais prévus. À cet égard, la mise au point du e-Manifest (manifeste de cargaison harmonisé et électronique), qui constitue l'essentiel du volume d'informations à présenter via le guichet unique, est un facteur important. Les États membres attendent que les données du e-Manifest soient définies avant de finaliser la mise en œuvre informatique du guichet unique national.

Les projets d'appui : la Commission a lancé deux projets de démonstration auxquels participent plusieurs États membres :

- Projet de démonstration PMI : ce projet doté de 700.000 EUR vise à développer des composants logiciels et de services qui seraient utilisés pour soutenir les États membres participants (Bulgarie, Grèce, Italie, Malte et Roumanie) et la Norvège dans la mise en œuvre de leur solution de guichet unique national. Une première version du prototype a été lancée et testée dans le courant de l'année 2013. Une deuxième version du prototype caractérisé par des interfaces avec les autorités publiques permettant d'échanger des informations avec SafeSeaNet a été présentée début 2014. D'autres nouveautés sont prévues dans le courant de l'année 2014 et la phase finale du projet se déroulera jusqu'en novembre 2014.
- Projet AnNa («Advanced National Networks for Administrations») : ce projet a été sélectionné au titre de l'appel pluriannuel 2012 relatif aux autoroutes de la mer du RTE-T. Doté d'un budget de 37.076.000 EUR, il s'étend de 2012 à 2015 et vise en particulier à soutenir l'intégration d'un système basé sur les technologies de l'information et de la communication (TIC) dans le développement du guichet maritime unique. Quatorze États membres y participent activement et six autres ont un statut d'observateur. Des exigences fonctionnelles et techniques, un plan directeur intermédiaire pour les exigences minimales de la directive ainsi qu'un document de stratégie pour les acteurs concernés sont en cours d'élaboration. Au cours de la prochaine phase, des projets pilotes seront lancés.

Pour ce qui est des autres obligations en matière de rapport, les conclusions tirées sont les suivantes :

- à l'heure actuelle, il n'existe pas de données suffisantes et précises disponibles sur l'ampleur du trafic/des mouvements de navires d'un port de l'UE vers un autre, ou de navires faisant une escale intermédiaire dans des ports de pays tiers ou pénétrant dans des zones franches. La Commission examinera les possibilités de collecter davantage d'informations à l'avenir et déterminera si elles pourraient contribuer à améliorer la qualité et la disponibilité de statistiques;
- les formalités doivent être diminuées ou simplifiées pour les navires qui ont fait escale dans un port d'un pays tiers ou d'une zone franche. La récente initiative «ceinture bleue» devrait constituer une étape importante dans cette direction. L'étape suivante devrait

consister pour la Commission à examiner d'autres mesures de simplification, par exemple en dotant l'e-Manifest d'autres fonctionnalités (dans le domaine des douanes) ;

- la Commission examinera la possibilité d'étendre la simplification aux transports par voies navigables intérieures et de rendre les services d'information fluviale (SIF) compatibles avec le système SafeSeaNet, sous certaines conditions.

Perspectives dévolution : la Commission suggère d'examiner les points suivants en vue d'aboutir à une plus grande simplification : i) extension du champ d'application de la directive à d'autres formalités, comme par exemple les notifications de contrôle par l'État du port; ii) méthode de surveillance pour la mise en œuvre des guichets uniques nationaux ; iii) révision de l'article 9 exemptant les navires participant au transport maritime intra-UE de certaines obligations de déclaration ; iv) plus grande harmonisation des délais pour le respect des obligations en matière de rapport fixés dans les différents actes juridiques de l'Union visés par la directive sur les formalités déclaratives.

La Commission suggère en outre d'examiner la possibilité d'habiliter la Commission à adopter des dispositions juridiques contraignantes en s'appuyant sur le document de contrôle d'interface et des fonctionnalités (DCIF) contenu dans la directive 2002/59/CE, afin de réglementer un certain nombre de fonctionnalités et de solutionner certaines questions techniques.