

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

2009/0005(COD) - 25/06/2014 - Document de suivi

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 d'évolution : 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.