

Paris, le XXX

## NOTE DES AUTORITÉS FRANÇAISES

**Objet :** contribution des autorités françaises à la consultation publique lancée dans le cadre de l'analyse d'impact sur la révision de la directive 2010/65 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 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

La Commission européenne a lancé, le 25 octobre 2017, une consultation publique qui s'inscrit dans le processus d'évaluation et de révision de la directive 2010/65 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres (Système de guichet unique maritime européen) et abrogeant la directive 2002/6/CE.

Les autorités françaises saluent cette consultation permettant d'analyser la mise en œuvre de la directive 2010/65 d'une part, et de porter un avis sur les réflexions de la Commission européenne relatives au futur de cette directive d'autre part. Les autorités françaises soutiennent pleinement les objectifs poursuivis par la directive 2010/65 de simplification et d'harmonisation des processus déclaratifs que supportent les armateurs en escale dans les ports européens. L'amélioration de la compétitivité du transport maritime et des ports constitue une priorité pour la France qui s'est fortement investie pour la mise en œuvre du guichet unique français requis par la directive 2010/65.

Les autorités françaises prient la Commission européenne de bien vouloir trouver ci-après leurs observations sur les différents points soulevés par la consultation.

## 1. Sur l'harmonisation insuffisante et les possibilités d'application des changements au cadre juridique

Les acteurs portuaires concernés et les armateurs conviennent unanimement que le manque de simplification suite à la mise en œuvre de la directive 2010/65 résulte principalement de **l'absence de modalités communes de déclaration des formalités. L'enjeu porte moins sur le système que sur l'interface qui doit être identique dans toute l'Europe pour permettre au déclarant de transmettre l'information de la même manière d'un pays à l'autre.**

Des progrès significatifs dans l'automatisation, la fiabilisation et la simplification des processus déclaratifs d'escale ont été permis par la directive 2010/65. En effet, avant sa mise en œuvre, les armateurs transmettaient, par papier, à plusieurs interlocuteurs, des formulaires différents par port. Néanmoins, les modalités de transmission électronique des formalités mises en place dans les ports européens sont différentes, car les interfaces des systèmes d'information utilisés ne sont pas pleinement harmonisées. **La mise en place d'exigences fonctionnelles et techniques obligatoires pour toutes les interfaces utilisées pour les processus déclaratifs permettrait de régler ces problèmes.**

### *1-1. Le Port Community System, un point d'entrée opérationnel et direct*

La plupart des pays européens ont choisi une architecture décentralisée pour leur système de guichet unique qui exploite les systèmes d'information portuaire, appelés Port Community Systems (PCS), comme porte d'entrée et de collecte des formalités déclaratives, car ces systèmes, préexistants à la directive 2010/65, ont été spécifiquement conçus pour gérer les échanges d'informations entre le bord (armateur/capitaine) et la capitainerie (point de contact unique pour les armateurs dans les ports d'escale).

Il convient de noter qu'actuellement, l'accomplissement des formalités administratives donne lieu à de nombreux échanges entre le port d'escale et le déclarant pour vérifier et compléter les informations d'escale. S'appuyer sur les systèmes d'information portuaire comme porte d'entrée des processus déclaratifs a l'avantage de maintenir ce lien privilégié entre interlocuteurs intéressés et de garantir une réactivité suffisante dans les échanges.

De plus, en sus des données réglementaires des formalités déclaratives, les armateurs et/ou les capitaines de navire doivent renseigner auprès du port d'autres informations pour l'organisation de l'escale et des services portuaires et éventuellement des données commerciales. **La mise en place de système d'information dédiés aux informations réglementaires ne permettrait pas de créer un flux unique d'information entre le bord (côté navire/armateur) et le quai pour la gestion des escales.**

Le rôle opérationnel des ports dans l'organisation et la gestion des escales et la performance acquise par les PCS pour développer des services numériques compétitifs et adaptés aux besoins de leurs clients **plaident d'abord pour une amélioration de ces systèmes existants pour développer des interfaces identiques, ce qui amènerait à un réexamen de la directive qui instaurerait un cadre juridique pour un environnement de déclaration harmonisé au sein de l'UE basé sur les systèmes de communauté portuaire.** Cette solution aurait l'avantage de ne pas nécessiter d'implanter de nouveaux systèmes d'information et de nouveaux flux d'information et donc de limiter les coûts supplémentaires pour les États membres, les ports et les acteurs maritimes.

## *1-2. Le système centralisé européen, un modèle amplement perfectible*

**La proposition de mise en place d'un système centralisé européen ne doit être envisagée qu'à condition d'offrir une qualité et un niveau de service équivalent à ce qu'offrent les PCS.** Les ports étant les acteurs responsables du traitement et de la validation des données, ce système suppose qu'ils ne soient pas en bout de chaîne de transmission de l'information et qu'ils puissent avoir un accès direct au système centralisé européen et bénéficier d'échanges de données automatisées afin de maintenir une réactivité suffisante dans les flux aller-retour entre les déclarants et les capitaineries qui garantissent la qualité des données envoyées. Aussi, **si une approche décentralisée est choisie, une architecture basée sur les systèmes d'information portuaire (PCS) est à privilégier.** Plus largement, le système centralisé européen devra être capable de proposer et d'assurer les interfaces d'échanges avec l'ensemble des destinataires/utilisateurs des données dans tous les États membres ((autorités de contrôle des frontières, autorités sanitaires, autorités en charge de la sécurité maritime...)).

Ce système devra également offrir une disponibilité permanente (24h/24) et une réactivité suffisante en cas de difficultés techniques sous peine de paralyser l'ensemble de l'activité portuaire. La résilience, notamment en termes de cybersécurité de ce système, qui collectera et stockera en temps réel l'ensemble des informations d'escale pour tous les ports en Europe est aussi un enjeu majeur. La garantie de l'intégrité et de l'authenticité des données ainsi qu'une traçabilité du déclarant en tant que source et responsable des données transmises sont autant d'exigences indispensables au bon fonctionnement des processus déclaratifs.

**À noter que si le système centralisé européen devenait le point de collecte des informations, cela aurait pour conséquence de complexifier les flux d'informations.** En effet, des échanges d'information directs entre les armateurs et les ports, relatifs aux données opérationnelles d'escale, demeurerait, ce qui créerait donc deux flux de déclaration : l'un vers le guichet unique européen et l'autre vers les PCS.

Dans tous les cas, compte-tenu du constat présenté précédemment, **il sera indispensable d'instaurer l'harmonisation par voie législative et donc de prendre des mesures contraignantes.**

La révision de la directive 2010/65 devra également tenir compte des disparités entre les compagnies maritimes qui ne sont pas capables de mettre en place les mêmes moyens techniques. Ainsi, les interfaces qui seront implémentées pour collecter les données devront indispensablement proposer différents types de modalités techniques d'intégration des données, saisie manuelle dans des interfaces de saisie, import/export de fichiers standardisés, échanges de données informatisés automatisés. Par ailleurs, afin de garantir l'interopérabilité des systèmes dans l'ensemble des ports d'escale des navires, les protocoles d'échanges automatisés qui seront mis en place au niveau européen devront être compatibles avec les formats utilisés au niveau mondial.

## **2. Sur la portée limitée des formalités déclaratives**

Les informations sur la marchandise sont des informations opérationnelles qui permettent la création de valeur ajoutée et la fluidité du passage portuaire. Leur intégration dans le guichet unique et la création d'un message électronique harmonisé, le e-Manifest, qui comprendrait les formalités maritimes mais aussi les formalités douanières, sont des initiatives intéressantes, à étudier en concertation étroite avec les autorités douanières européennes, compte-tenu des spécificités de leurs processus par rapport aux déclarations maritimes.

Concernant la dématérialisation de documents de transport ou de certificats, les documents uniquement destinés à être contrôlés à bord de façon facultative ne devraient pas être dématérialisés dans le guichet unique. De manière générale, il faut être vigilant sur l'ajout de données supplémentaires, car ces données ne sont pas nécessairement déjà dématérialisées et présentes dans les systèmes d'information des armateurs ce qui risque de créer une charge supplémentaire pour l'agent maritime à terre ou le capitaine de navire pour saisir ces informations. C'est ce qui s'est produit lors de la mise en place des guichets uniques nationaux qui n'ont donc pas représenté une simplification pour les armateurs.

Par ailleurs, il convient également de noter que chaque port a des spécificités nautiques qui d'un point de vue sécurité ne peuvent être harmonisées.

Sur la portée des formalités déclaratives, les acteurs portuaires et maritimes ont également identifié un écueil, qui n'est pas intégré dans le questionnaire. Ce dernier concerne les périmètres d'application variables des processus déclaratifs en fonction des directives qui imposent ces déclarations (exemple la directive 2002/59 discrimine les navires selon leur taille, alors que la directive 2000/59 les discrimine selon leur activité et le nombre de passagers et le règlement Schengen 2016/399 selon le port de départ). **Une harmonisation des périmètres d'application des différentes directives concernées par les guichets uniques portuaires garantirait une meilleure lisibilité des obligations applicables à chaque type de navire et seraient une source de simplification à la fois pour les déclarants mais aussi pour les destinataires de l'information.**

### 3. Sur la réutilisation insuffisante des données

La réutilisation des données entre les différents ports d'escale d'un navire ne pourra avoir qu'un effet limité. En effet, les données communes à plusieurs escales ne sont pas majoritaires. D'un port à l'autre celles-ci varient, soit par ajout de nouvelles informations relatives aux événements qui se sont déroulés dans le nouveau port (par exemple ISPS), soit par renouveau complet d'une liste d'information (relève d'équipage, passagers...), soit par refonte de la déclaration suite à une opération effectuée dans le port (déclaration Waste). C'est d'ailleurs ce qui explique que la réglementation européenne et le système d'information européen, SafeSeanet, exige les informations d'escale à l'entrée et à la sortie de chaque port d'escale. Par ailleurs, la réutilisation des données par échange d'information entre les systèmes destinataires des informations suppose la mise en place de processus complexes, adaptés au cas par cas, avec différents canaux de transmission, selon si la donnée est modifiée ou non qu'il sera ensuite nécessaire d'agglomérer pour recréer des formalités déclaratives complètes sans perdre la traçabilité du responsable initial de chaque donnée transmise.

Néanmoins, **la mise en place, dans les systèmes d'information de collecte, des fonctionnalités d'export des fichiers standardisés des déclarations faites (par interface de saisie et/ou par fichier) permettrait une meilleure réutilisation des données entre les ports d'escale européens. De tels fichiers pourraient alors être importés dans le système du port suivant sans avoir à saisir à nouveau les informations, à condition que les interfaces entre les systèmes d'information de ces ports soient totalement harmonisées.** Le déclarant continuerait à fournir des formalités déclaratives complètes, conformes à la réglementation européenne mais auraient également la possibilité de réutiliser les données qu'il sait inchangées, simplifiant ainsi l'accomplissement de certaines formalités, évitant les ressaisies et recoupant les informations utiles.

Dans tous les cas, la mise en place de tels processus de réutilisation des données requiert une vérification accrue des données déclarées dans le premier port touché pour garantir leur fiabilité.

Les systèmes centralisés européens qui ont accès à toutes les données d'escale de l'ensemble des ports européens auraient davantage vocation à travailler sur l'amélioration de la qualité des données et le ciblage

des navires problématiques (exemple des déchets) par recoupement des données entre les ports d'arrivée et les ports de départ.

\*\*\*\*

Les autorités françaises se tiennent à la disposition de la Commission européenne pour toute information complémentaire.