

Consultation publique sur les formalités déclaratives applicables aux navires (Système de guichet unique maritime européen)

Les champs marqués d'un * sont obligatoires.

Introduction

La directive sur les formalités déclaratives vise à simplifier et à harmoniser les procédures administratives appliquées au transport maritime en introduisant des guichets uniques nationaux (un point d'accès unique pour chaque État membre), pour des formalités déclaratives harmonisées au format électronique.

Les résultats provisoires d'une évaluation de la directive indiquent que la législation n'a pas produit les résultats escomptés. L'objectif d'harmonisation n'a pas été atteint et les contraintes administratives liées aux opérateurs maritimes demeurent importantes.

Pour remédier à ces problèmes et répondre aux attentes de cette industrie ainsi que des États membres, une analyse d'impact est donc en cours afin d'évaluer les possibilités pour l'avenir. Par le biais de cette consultation publique, la Commission européenne invite l'ensemble des parties prenantes et des citoyens concernés à exprimer leur point de vue sur ce sujet.

De plus amples informations sont disponibles ici:

- [Directive 2010/65/UE concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et /ou à la sortie des ports des États membres](#)
- [Analyse d'impact initiale et informations complémentaires sur le processus de révision](#)
- [Site internet de la DG MOVE sur le système de guichet unique maritime européen](#)

En outre, la Commission européenne examine actuellement le cadre juridique régissant les documents de transport électroniques. Ces deux initiatives visent à soutenir le commerce et le transport en tirant parti des avantages de la numérisation, notamment en termes de relations entre les entreprises et le gouvernement. La cohérence entre ces deux initiatives sera assurée. Plus d'informations à propos de la [consultation sur les initiatives liées aux documents de transport électroniques](#).

Transparence et confidentialité

Veuillez noter que les contributions reçues dans le cadre de la présente enquête, ainsi que l'identité des auteurs, seront publiées sur le site internet de la Commission européenne, sauf si l'auteur s'oppose à la publication des informations à caractère personnel. Dans ce cas, la contribution pourra être publiée en préservant l'anonymat de son auteur.

Les explications sur la protection des données à caractère personnel sont disponibles à l'adresse: http://ec.europa.eu/geninfo/legal_notices_fr.htm#personaldata

La politique en matière de «protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions de la Communauté» se fonde sur le [règlement \(CE\) n° 45/2001](#) du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000.

Veuillez noter que, quelle que soit l'option choisie, vos réponses peuvent faire l'objet d'une demande d'accès public aux documents en application du [règlement \(CE\) n° 1049/2001](#).

Vos réponses...

- ☒ **peuvent être publiées avec vos données à caractère personnel** (Je consens à la publication de toutes les informations contenues dans ma contribution, en totalité ou en partie, y compris mon nom ou celui de mon organisation, et je déclare qu'aucun élément de ma réponse n'est illégal ou ne porte atteinte aux droits d'un tiers d'une manière qui pourrait empêcher sa publication)
- ☐ **peuvent être publiées de manière anonyme** (Je consens à la publication de toutes les informations contenues dans ma contribution, en totalité ou en partie, y compris les citations et avis exprimés, à condition que ces informations soient rendues anonymes. Je déclare qu'aucun élément de ma réponse n'est illégal ou ne porte atteinte aux droits d'un tiers d'une manière qui pourrait empêcher sa publication)

À propos du répondant

* 1. Prénom

200 caractère(s) maximum

* 2. Nom

200 caractère(s) maximum

* 3. Adresse électronique

* 4. Vous répondez en tant que/au nom d'un(e):

- ☐ Citoyen
- ☒ Autorité publique (ministère, agence ou autre administration publique, au niveau national, régional ou local)
- ☐ Opérateur portuaire ou prestataire de services portuaires
- ☐ Compagnie maritime/association professionnelle
- ☐ Agent maritime/agent de fret
- ☐ Syndicat
- ☐ Organisation non gouvernementale (ONG)
- ☐ Autre

4.a. Si vous avez répondu «Autre», veuillez préciser:

200 caractère(s) maximum

* 5. Veuillez indiquer la taille de l'organisation/entreprise au nom de laquelle vous répondez:

- ☐ Micro-entreprise (moins de 10 salariés)
- ☐ Petite entreprise (10 à 49 salariés)
- ☐ Moyenne entreprise (50 à 249 salariés)
- ☒ Grande entreprise (250 salariés ou plus)
- ☐ Je ne sais pas
- ☐ Sans objet

* 6. Veuillez indiquer, le cas échéant, le nom de l'entité au nom de laquelle vous répondez

200 caractère(s) maximum

France/Ministère des Transports/Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer/Direction des Services de Transport/sous-direction des Ports et du Transport Fluvial

* 7. L'entité au nom de laquelle vous répondez est-elle inscrite au registre de transparence de l'UE?

Si votre organisation n'est pas inscrite, nous vous invitons à le faire [ici](#), même si ce n'est pas obligatoire pour participer à cette consultation.

[Pourquoi un registre de transparence?](#)

- ☐ Oui
- ☐ Non

* 7.a. Si oui, veuillez indiquer le numéro d'inscription au registre de transparence:

30 caractère(s) maximum

*8. Veuillez indiquer votre pays de résidence ou, si vous répondez au nom d'une entité, le pays où celle-ci possède son siège/son lieu d'établissement.

- ☐ Autriche
- ☐ Belgique
- ☐ Bulgarie
- ☐ Croatie
- ☐ Chypre
- ☐ République tchèque
- ☐ Danemark
- ☐ Estonie
- ☐ Finlande
- ☒ France
- ☐ Allemagne
- ☐ Grèce
- ☐ Hongrie
- ☐ Irlande
- ☐ Italie
- ☐ Lettonie
- ☐ Lituanie
- ☐ Luxembourg
- ☐ Malte
- ☐ Pays-Bas
- ☐ Pologne
- ☐ Portugal
- ☐ Roumanie
- ☐ République slovaque
- ☐ Slovénie
- ☐ Espagne
- ☐ Suède
- ☐ Royaume-Uni
- ☐ Autre

8.a. Si vous avez répondu «Autre», veuillez préciser:

100 caractère(s) maximum

Solutions possibles aux lacunes constatées

Les évaluations de la directive sur les formalités déclaratives ont identifié trois principales lacunes au niveau de la législation actuelle:

- Harmonisation insuffisante: les opérateurs maritimes ne peuvent pas présenter leurs rapports de la même manière à travers l'UE. L'obligation de s'adapter à une multitude de formats/procédures de déclaration génère des coûts inutiles et des contraintes administratives pour les compagnies maritimes.
- Portée limitée des formalités déclaratives: la directive actuelle ne couvre qu'une petite partie de l'ensemble des exigences déclaratives auxquelles sont confrontés les opérateurs maritimes; dans la mesure où diverses exigences déclaratives restent en vigueur, les avantages des guichets uniques nationaux ne sont pas pleinement exploités.
- Réutilisation insuffisante des données: le principe de «déclaration unique» n'est pas appliqué et les navires doivent fournir les mêmes données à différentes autorités. Des obstacles juridiques ou autres rendent les données inaccessibles en cas de transport multimodal ou de chaînes logistiques plus élaborées et plus efficaces.

La Commission européenne envisage de réviser le cadre actuel afin de remédier aux lacunes constatées. De nouvelles solutions à ces trois lacunes constatées pourraient être proposées; par exemple, l'établissement de mesures afin de renforcer l'harmonisation des normes/procédures/interfaces de déclaration, l'élargissement de la portée des formalités couvertes par le cadre juridique et/ou la création d'une nouvelle gouvernance qui traiterait des aspects tels que l'utilisation et le partage des données.

9. Pensez-vous que ces problèmes seraient traités de manière plus efficace au niveau de l'UE qu'au niveau national?



Oui



Non



Sans opinion

10. Le cas échéant, veuillez faire part de vos commentaires relatifs aux avantages du traitement de ces problèmes au niveau de l'UE.

2000 caractère(s) maximum

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 au sein de l'Europe.

La mise en œuvre de la directive a permis la dématérialisation des processus déclaratifs en un point de collecte unique au sein des ports. Il convient désormais de simplifier ces déclarations numériques en harmonisant les interfaces de déclaration au sein de l'Europe, objectif qui ne peut être pleinement atteint que par la mise en place d'exigences techniques contraignantes communes à tous les États membres.

Solutions possibles: harmonisation insuffisante

L'un des objectifs de cette initiative est de soutenir la création d'un environnement de déclaration numérique à l'épreuve du temps et harmonisé pour le transport maritime au sein de l'UE. Une meilleure harmonisation des normes, procédures et interfaces de déclaration allègerait les contraintes administratives relatives à ces tâches qui pèsent sur l'industrie maritime. La nécessité, pour celle-ci, de fournir des informations de manière différente dans chaque port, d'acheter plusieurs solutions logicielles et d'employer des agents afin de décharger l'équipage des navires de tâches administratives contraignantes serait ainsi limitée. La simplification du traitement des données et de l'accès à l'échange des données présente également des avantages pour les autorités publiques.

Les coûts peuvent inclure les manipulations manuelles inutiles des informations, l'installation, la maintenance et la mise à jour des logiciels ainsi que la formation du personnel à ces nouveaux systèmes. Il se pourrait que les États membres ayant déjà investi dans l'installation de ces systèmes aient à supporter des frais supplémentaires afin de les adapter aux normes communes.

11. Quels avantages attendez-vous/votre organisation attend-elle de l'harmonisation renforcée des normes/procédures/interfaces de déclaration à l'échelle de l'UE?

- ☒ D'importants avantages sont attendus
- ☐ Quelques avantages sont attendus
- ☐ Peu d'avantages sont attendus
- ☐ Sans opinion

12. Pour vous/votre organisation, quels sont les coûts probables de l'harmonisation renforcée des normes/procédures/interfaces de déclaration à l'échelle de l'UE?

- ☐ Des coûts importants sont attendus
- ☒ Quelques coûts d'adaptation sont attendus
- ☐ Peu de coûts sont attendus
- ☐ Sans opinion

13. Veuillez nous faire part de vos commentaires/explications concernant les coûts et les avantages que vous attendez de l'harmonisation des normes de déclaration.

2000 caractère(s) maximum

Concernant l'harmonisation insuffisante, 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. Les besoins des déclarants sont de pouvoir transmettre les mêmes informations d'escales, de la même manière dans toute l'Europe à un interlocuteur unique pour chaque escale. L'harmonisation des interfaces permet de répondre pleinement à ces besoins en créant des modalités communes de déclaration dans tout l'Europe, le système qui réceptionne ces déclarations identiques dans le contenu et le format d'envoi n'a ensuite pas d'impact sur le déclarant.

Pour harmoniser les interfaces, il est nécessaire de mettre en place un répertoire commun de données requises auprès du déclarant et des formats communs d'intégration des données dans les systèmes de collecte adaptés aux différents utilisateurs possibles, autrement dit il convient de prévoir différentes modalités de déclaration : interfaces de saisie, fichiers d'import, échanges

Solutions possibles: portée limitée des formalités déclaratives

Selon l'évaluation préliminaire de la Commission, il serait possible de dégager une valeur ajoutée plus importante si la portée du cadre juridique était élargie afin de couvrir d'autres formalités déclaratives que celles prévues par la directive en vigueur. Cela inclut notamment le manifeste de cargaison électronique ou toute autre exigence nationale. L'objectif serait d'optimiser la transmission des données et de réduire la charge administrative imposée aux navires. Pour cela, il serait nécessaire d'adapter les systèmes actuels.

14. Quels sont vos avis sur les affirmations suivantes?

	Tout à fait d' accord	D' accord	Sans avis	Pas d' accord	Pas du tout d' accord	Sans opinion
Le manifeste de cargaison électronique devrait être inclus dans le nouveau cadre.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pour vous/votre organisation, les avantages globaux de l'introduction du manifeste électronique sont susceptibles de dépasser les coûts globaux.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les exigences nationales devraient être incluses dans le nouveau cadre afin d'harmoniser toutes les informations nécessaires aux escales portuaires.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pour vous/votre organisation, les avantages globaux de l'introduction des exigences nationales spécifiques sont susceptibles de dépasser les coûts globaux.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le nouveau cadre devrait inclure des dispositions sur les certificats électroniques pour faire en sorte qu'à l'avenir, les navires bénéficient d'un environnement entièrement dématérialisé, en favorisant notamment les certificats d'équipage électroniques.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pour vous/votre organisation, les avantages globaux des dispositions sur les certificats électroniques sont susceptibles de dépasser les coûts globaux.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

15. Veuillez nous faire part de vos commentaires/explications concernant les coûts et les avantages que vous attendez d'une portée élargie des exigences déclaratives.

2000 caractère(s) maximum

Les informations sur la marchandise sont des informations opérationnelles qui permettent la création de valeur ajoutée et de fluidité du passage portuaire. Leur intégration dans le guichet unique et la création d'un message électronique harmonisé, le eManifest, qui comprendrait les formalités maritimes mais aussi les formalités douanières, sont des initiatives intéressantes, à étudier en concertation étroite avec les autorités douanières 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.

Solutions possibles: réutilisation insuffisante des données

Actuellement, un navire doit souvent soumettre les mêmes données à plusieurs reprises car certains obstacles entravent la réutilisation et le partage efficaces des données entre les guichets uniques nationaux, les diverses autorités publiques et les opérateurs portuaires. La Commission envisage de prendre des mesures afin de trouver un juste équilibre entre, d'une part, la confidentialité et la sécurité des données et, d'autre part, une gestion optimale des données facilitant les déclarations. Grâce à l'optimisation des possibilités de partage et de réutilisation des données, les navires seraient soumis à de moins nombreuses demandes de rapports. Le partage des données et l'accès élargi aux données pertinentes pourraient également encourager le développement de services tournés vers l'avenir dans les domaines, par exemple, de l'efficacité logistique, du transport multimodal, des services de transport intelligents, etc.

16. Quels avantages attendez-vous/votre organisation attend-elle de l'optimisation du partage et de la réutilisation des données?

- ☐ D'importants avantages sont attendus
- ☐ Quelques avantages sont attendus
- ☒ Peu d'avantages sont attendus
- ☐ Sans opinion

17. Pour vous/votre organisation, quels sont les coûts probables de l'optimisation du partage et de la réutilisation des données?

- ☒ Des coûts importants sont attendus
- ☐ Quelques coûts d'adaptation sont attendus
- ☐ Peu de coûts sont attendus
- ☐ Sans opinion

18. Veuillez nous faire part de vos commentaires/explications concernant les coûts et les avantages que vous attendez de l'optimisation du partage et de la réutilisation des données.

2000 caractère(s) maximum

Le fait que la réutilisation des données permettrait une optimisation des processus déclaratifs n'est pas évident. En effet, cela requiert la mise en place de processus de collecte différenciés selon la source de la donnée et une recomposition des formalités déclaratives complètes par les systèmes de réception et/ou les autorités compétentes en lieu et place du déclarant responsable de sa déclaration et des données transmises. Cela pose des enjeux d'authenticité et de traçabilité de la donnée et de sa source et des enjeux d'intégrité et de fiabilité de la donnée transmise au premier port touché. Cela suppose également que le déclarant contrôle, à chaque escale, quelles données au sein des formalités déclaratives sont inchangées et quelles données sont à renvoyer. Il faut également noter qu'aujourd'hui l'armateur maritime ne peut produire une déclaration unique à son entrée dans les eaux communautaires en raison de la réglementation européenne qui exige un envoi des données à l'entrée et à la sortie de chaque port d'escale qu'il soit européen ou non.

Il conviendrait donc de privilégier des solutions de réutilisation des données à destination des déclarants qui, grâce à des interfaces harmonisées, pourraient exporter les données déclarées dans un port d'escale pour les importer dans le port suivant.

Possibilités d'application des changements au cadre juridique

Les possibilités d'application des changements (n°) incluent:

1. Aucune mesure juridique; seulement une meilleure application de la directive actuelle.
2. Aucune mesure juridique, mais des mesures non contraignantes telles que des incitations et des lignes directrices afin de renforcer l'harmonisation et le partage des données au moyen d'efforts volontaires.
3. Le réexamen de la directive: instaurer un cadre juridique pour un environnement de déclaration harmonisé au sein de l'UE, basé sur les systèmes de communauté portuaire (approche décentralisée).
4. Le réexamen de la directive: instaurer un cadre juridique pour un environnement de déclaration harmonisé au sein de l'UE, basé sur les guichets uniques nationaux (approche décentralisée).
5. L'abrogation de la directive et son remplacement par un cadre juridique élargi pour un environnement de déclaration harmonisé au sein de l'UE, basé sur un système de guichet unique maritime européen que les opérateurs économiques pourraient utiliser conformément aux exigences déclaratives (approche centralisée).

19. Souhaiteriez-vous proposer d'autres options concernant l'évolution future de la directive sur les formalités déclaratives? Veuillez préciser.

2000 caractère(s) maximum













Plusieurs options sont possibles concernant la solution n°5 selon l'architecture choisie. 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. 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...).

20. Quels sont vos avis sur les affirmations suivantes?

	Tout à fait d'accord	D'accord	Sans avis	Pas d'accord	Pas du tout d'accord	Sans opinion
Les mesures devraient prendre la forme d'orientations (de nature facultative).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les mesures devraient revêtir un caractère obligatoire.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

21. Pour vous/votre organisation, dans quelle mesure les options définies ci-dessus seront-elles efficaces pour résoudre les lacunes actuelles?

	Extrêmement efficace	Très efficace	Moyennement efficace	Peu efficace	Pas du tout efficace	Sans opinion
Aucune mesure juridique - meilleure application de la directive actuelle.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aucune mesure juridique - meilleure application des mesures non contraignantes.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Réexamen de la directive: nouvel environnement de déclaration basé sur les systèmes de communauté portuaire.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>













Réexamen de la directive: nouvel environnement de déclaration basé sur les guichets uniques nationaux actuels.						
Révision du cadre juridique: nouvel environnement de déclaration basé sur le système de guichet unique maritime européen.						

Réponse par défaut car lorsqu'il est fait mention des guichets uniques nationaux, on ne sait pas clairement comment ils sont définis et où s'inscrivent les systèmes de communauté portuaire

22. Quel est votre avis sur les déclarations suivantes à propos des priorités qui pourraient éventuellement orienter le processus de révision?

	Très importante	Importante	Assez importante	Peu importante	Pas du tout importante	Sans opinion
Les États membres doivent avoir la possibilité de choisir d'appliquer leurs propres normes et procédures aux navires.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le cadre de l'UE doit fournir des règles claires et communes pour un format de déclaration unique dans toute l'UE.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Une fois de nouvelles normes approuvées, elles ne devraient plus être modifiées.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

Réponse par défaut car la proposition paraît incongrue. Pourquoi ne faudrait-il pas modifier des normes nouvelles une fois approuvées? On peut comprendre qu'il ne soit pas pertinent de réviser un texte considérant qu'il est très récent. Cependant, il peut s'avérer pertinent de le faire pour corriger des dispositions ou l'adapter à une évolution imprévisible de l'environnement.

Le système doit être suffisamment souple pour permettre des mises à jour fréquentes en fonction des évolutions techniques.						
L'industrie doit être plus étroitement associée aux /consultée sur les mises à jour techniques continues relatives, par exemple, aux normes /spécifications relevant d'un futur cadre révisé.						

Il est nécessaire d'associer l'industrie mais les autorités françaises considèrent que tel est déjà le cas.

Plutôt que de prendre des mesures juridiques, une possibilité serait de renforcer l'application des mesures et/ou d'apporter un soutien par l'intermédiaire de directives, de recommandations ou d'incitations volontaires en faveur du changement.

23. Pour vous/votre organisation, quels seraient les principaux coûts et avantages liés à l'absence de mesure juridique et à l'amélioration de la situation actuelle grâce à des mesures non contraignantes ou à une meilleure application?

Si possible, veuillez fournir des exemples quantifiables.

3000 caractère(s) maximum

Comme indiqué en question 10, l'harmonisation des interfaces utilisées dans toute l'Europe, enjeu actuel des guichets uniques mis en place, ne peut être possible qu'avec la mise en place de mesures contraignantes pour imposer un répertoire de données et des formats d'échanges identiques dans toute l'Europe.

Une autre possibilité consiste à conserver un système décentralisé (par exemple par l'intermédiaire des systèmes de communauté portuaire ou des guichets uniques nationaux) tout en renforçant le cadre actuel par des normes communes obligatoires et des spécifications techniques afin de parvenir à l'harmonisation.

24. Pour vous/votre organisation, quels seraient les principaux coûts et avantages liés à l'introduction du système de guichet unique maritime européen dans une approche décentralisée (c'est-à-dire basée sur un réseau de guichets uniques nationaux ou sur les systèmes de communauté portuaire)?

Si possible, veuillez fournir des exemples quantifiables.

3000 caractère(s) maximum

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). Comme indiqué en question 13, l'harmonisation de leurs interfaces de déclaration suffirait à répondre aux problèmes actuels de la directive 2010/65. Par ailleurs, il convient de rappeler que les capitaineries sont les interlocuteurs privilégiés des navires pour les escales dans les ports. Au delà des exigences réglementaires, d'autres échanges ont lieu pour organiser l'escale et répondre aux besoins des navires. 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. De plus, le rôle des ports dans la vérification, la correction, la validation et l'utilisation opérationnelle des données réglementaires justifie leur positionnement en tête de la chaîne de transmission des données.

À l'inverse, un système centralisé impliquerait un nouveau cadre juridique élargi et la mise en place d'un guichet unique maritime européen, avec une réglementation et des procédures claires permettant d'effectuer des déclarations dans un format spécifique et commun au sein de l'UE.

25. Pour vous/votre organisation, quels seraient les principaux coûts et avantages liés à l'introduction du système de guichet unique maritime européen dans une approche centralisée (c'est-à-dire basée sur un guichet unique maritime européen commun)?

Si possible, veuillez fournir des exemples quantifiables.

3000 caractère(s) maximum

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. 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 avec une traçabilité fiable 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, demeureraient, ce qui créerait donc deux flux de déclaration : l'un vers le guichet unique européen et l'autre vers les PCS.

Pièces jointes

26. Veuillez télécharger tout document (pièces justificatives, documents de prise de position, données relatives aux coûts et aux avantages) qui pourrait s'avérer utile à cette analyse d'impact.