

European Maritime Single Window environment (EMSWe') : La Commission européenne souhaite fluidifier les obligations déclaratives des navires

Malgré les apports 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 », la Commission considère que la fluidité du trafic dans les ports européens est encore alourdie par les formalités déclaratives. Elle propose donc de remplacer la directive 2010/65/UE par un règlement.

📄📄📄📄📄

La directive 2010/65/UE concernant les formalités déclaratives a atteint ses limites

La Commission constate un manque d'harmonisation entre les guichets uniques nationaux (*National Single Windows - NSW*) : l'interface, les formats de données et les procédures déclaratives diffèrent car la directive 2010/65/UE n'a pas prévu de spécifications contraignantes. En outre, seulement un certain nombre d'obligations déclaratives transitent par les NSW, tandis que beaucoup d'autres (douanières notamment) transitent par d'autres canaux. Enfin, dans la plupart des États membres, le partage des données entre administrations n'est pas satisfaisant, obligeant les opérateurs maritimes à fournir plusieurs fois les mêmes informations dans le cadre d'une même escale, contrairement au principe du « Reporting only once ».

Elle sera remplacée par un règlement créant un véritable European Maritime Single Window – EMSW

La Commission souhaite que tous les États membres mettent en place des procédures déclaratives simplifiées, digitalisées et harmonisées qui alimenteront un guichet unique maritime européen (*European Maritime Single Window – EMSW*) constitué par l'ensemble des NSW. C'est l'objet de la proposition de règlement présentée le 17 mai 2018, laquelle abrogera l'actuelle directive 2010/65/UE.

L'idée de remplacer purement et simplement les actuels NSW par un unique guichet européen complètement centralisé et géré par l'Europe n'a pas été retenue, les États membres souhaitant conserver la maîtrise de leurs guichets uniques nationaux.

N'a pas non plus été retenue l'idée de baser l'harmonisation sur un réseau de *Port Community Systems* (PCS) qui deviendraient obligatoires, notamment parce que moins de la moitié des ports européens disposent actuellement d'un PCS.

Les améliorations attendues

Un unique point d'entrée des informations déclaratives (NSW) devra être mis à la disposition des opérateurs. Les destinataires de ces informations seront les administrations concernées (ports, douanes, les autres NSW via le *SafeSeaNet*

System) mais chaque NSW devra aussi permettre au déclarant de mettre certaines informations à la disposition des prestataires de services portuaires (ex : les gestionnaires de terminaux). Il s'agit là de pallier l'absence de *Port Community Systems* (PCS) dans certains ports. Pour les ports qui sont équipés d'un PCS, le projet de règlement prévoit la possibilité de procéder aux obligations déclaratives via celui-ci (à condition que cette démarche reste volontaire et non imposée), lequel devra transmettre les informations au NSW. Les États membres devront garantir la confidentialité des informations commerciales ou sensibles échangées dans ce cadre. Le déclarant sera responsable de l'intégration dans le NSW de l'intégralité des informations requises, ceci dans les délais requis, ainsi que de leur tenue à jour.

S'agissant des informations qui doivent être transmises (à des fins de sûreté-sécurité) par le transporteur maritime ou son représentant aux autorités douanières dans le cadre de la déclaration sommaire d'entrée électronique (*ENS - Entry Summary Declaration*), elles devraient continuer à emprunter un canal particulier en eu égard à leur caractère sensible. Cependant, et dans la mesure où ces informations seraient nécessaires pour d'autres obligations déclaratives, l'EMSW et les NSW devraient pouvoir y avoir accès.

Les informations (autres que douanières) fournies par le navire lors de son départ d'un port UE ne devront pas être à nouveau requises à l'arrivée dans un autre port UE, excepté dans le cas où le navire aura fait escale dans un port non UE au cours du voyage.

La Commission va procéder à un travail d'harmonisation : harmonisation des interfaces des NSW, harmonisation des formats des données, harmonisation des informations à insérer dans les NSW en application des réglementations internationales, européennes et nationales (*EMSWe data set*).

Conclusion

Dans le but d'améliorer la multimodalité et l'intégration du transport maritime dans la chaîne logistique, le projet de règlement propose que les NSW permettent l'échange d'informations (tels que les ETA et ETD des navires) avec les autres « réseaux » mis en place pour les autres modes de transport.

La Commission va également créer une base de données navires (*EMSWe Ship Database*) visant à stocker les données qui seront rentrées dans chaque NSW et qui ne devront pas être requises à nouveau lors d'autres escales dans l'Union. La création d'autres bases de données accessibles via les NSW sont également prévues (*Common Location Database, Common Hazmat Database*).

📄 *Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council establishing a European Maritime Single Window environment and repealing Directive 2010/65/EU, COM [2018]278, 17 mai 2018*