



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

Bruxelles, le 27 janvier 2009

5789/09

**Dossier interinstitutionnel:
2009/0005 (COD)**

**MAR 8
CODEC 86**

PROPOSITION

Origine:	Commission
En date du:	26 janvier 2009
Objet:	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

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur à Monsieur Javier SOLANA, Secrétaire général/Haut Représentant.

p.j. : COM(2009) 11 Final



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 21.1.2009

COM(2009) 11 final

2009/0005 (COD)

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

{SEC(2009) 46}

{SEC(2009) 47}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

- *Motivations et objectifs de la proposition*

La présente proposition de directive concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres de la Communauté contribue à la réalisation du concept d'espace européen de transport maritime sans barrières décrit dans la communication de la Commission COM(2009) 10 adoptée conjointement à cette proposition.

L'objectif de ce concept est d'abolir ou 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.

La présente proposition vise à remplacer la directive 2002/6/CE¹ du Parlement européen et du Conseil du 18 février 2002 afin de répondre aux besoins suivants:

1. Révision de la convention FAL et cohérence avec les autres actes législatifs communautaires

La convention FAL de l'Organisation maritime internationale (OMI) facilite et harmonise au niveau mondial les formalités administratives applicables aux navires à l'entrée ou la sortie des ports. Elle a été signée le 9 avril 1965 et est entrée en vigueur le 5 mars 1967. De nombreux États membres de l'Union européenne ont signé et ratifié cette convention depuis son entrée en vigueur.

Le 18 février 2002, l'Union européenne a adopté la directive 2002/6/CE, qui prescrit aux États membres d'utiliser une série de formulaires normalisés par la convention FAL. Depuis 2002, la législation communautaire s'est enrichie de nouvelles législations dans le domaine de la sécurité et de la sûreté. Il s'agit de formalités requises par les directives de base ou les amendements des directives 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 («contrôle par l'État du port»), 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires imposent des formalités dans leur domaine respectif et du règlement (CE) n° 562/2006 (code frontières Schengen).

De son côté, la convention FAL a été révisée lors de la 32^e session du comité FAL de l'OMI en juillet 2005 pour étendre le nombre des formalités couvertes. La révision de juillet 2005 de la convention FAL ajoute un champ à la déclaration générale (formulaire n° 1) concernant le traitement des déchets. Or les déchets et résidus à bord font l'objet dans les ports européens d'une déclaration, conformément aux exigences

¹ Directive 2002/6/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 février 2002 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres de la Communauté (JO L 67 du 9.3.2002, p. 31).

de la directive 2000/59/CE du Parlement et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison. Dès lors, l'articulation entre ces deux législations doit être précisée.

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, de la sûreté maritime et de la protection de l'environnement. En tout état de cause, les délégations des États membres de l'Union européenne aux sessions du Comité FAL devront s'efforcer de faire converger les formulaires de la convention FAL avec les formulaires exigés par les législations communautaires existantes.

La révision de juillet 2005 de la convention FAL a introduit des modifications à la déclaration générale de l'OMI, la déclaration des provisions de bord, la déclaration des effets et marchandises de l'équipage, la liste de l'équipage et la liste des passagers, ainsi que les normes et pratiques recommandées correspondantes. La Commission européenne considère que, dans l'attente de l'entrée en vigueur de la présente directive, l'utilisation parallèle des formulaires reproduits par l'OMI sur la base de la convention de l'OMI modifiée en juillet 2005 doit être considérée par les autorités compétentes dans les ports comme conforme aux prescriptions en vigueur figurant dans la directive 2002/6/CE.

2. Nouveau formulaire d'information en matière de sûreté préalable à l'entrée dans un port d'un État membre

Le règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires prescrit à l'autorité de sûreté maritime compétente des États membres d'exiger la fourniture de renseignements lorsqu'un navire annonce son intention d'entrer dans un port situé sur son territoire. La Commission européenne a présenté au comité de sûreté maritime établi conformément au règlement («comité MARSEC») un projet de formulaire destiné à harmoniser les demandes de renseignements. Le comité a approuvé ce modèle de formulaire d'information harmonisé lors de sa 5^e réunion du 20 mars 2005, en notant que les États membres pourront demander au cas par cas des informations supplémentaires (ou en moins). La Commission estimant que les informations relatives à la sûreté devraient être communiquées selon une fiche harmonisée adoptée au plan international par le comité FAL de l'IMO, elle a entrepris de faire adopter cette fiche par ce dernier, où les discussions techniques sont toujours en cours, car les réunions du comité sont très espacées dans le temps. En attendant l'adoption d'un tel formulaire harmonisé au niveau international, elle propose à titre transitoire le modèle approuvé par le comité MARSEC en annexe III de la présente proposition. La Commission, avec l'assistance de ce comité, pourra, dès que le comité FAL l'aura adopté, introduire le formulaire harmonisé international comme base unique pour les demandes de renseignements en matière de sûreté par les États membres, conformément à la procédure de modification des annexes prévue à l'article 9 de la proposition de directive.

3. Informatisation insuffisante et multiplicité des autorités dans les ports

Encore aujourd'hui, la télécopie est utilisée dans plus de la moitié des ports pour les échanges d'informations, alors que des systèmes électroniques d'échange de données utilisables par l'ensemble des opérateurs de la communauté portuaire n'existent que dans un nombre réduit de grands ports ou d'États membres. 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. Par la décision n° 70/2008/CE relative à un environnement sans support papier pour la douane et le commerce, le Parlement et le Conseil ont déjà fixé la marche à suivre et un calendrier pour la transmission des données nécessaires aux opérations douanières. Il importe que les systèmes accessibles aux opérateurs pour les formalités déclaratives autres que douanières se développent rapidement et de façon cohérente avec les systèmes douaniers.

4. Divergences dans l'application de la directive 2002/6/CE

De plus, une étude portant sur quarante ports réalisée par l'Agence européenne pour la sécurité maritime a montré que si la directive 2002/6/CE était globalement bien appliquée par les États membres, elle ne permettait pas toujours d'atteindre l'objectif de simplification recherché. Les formulaires sont parfois demandés par plusieurs autorités différentes ou bien les informations demandées précédemment n'ont pas toujours été supprimées; la directive 2002/6/CE introduit donc des formalités additionnelles à celles qui devraient être remplacées. En outre, certains ports continuent à utiliser des formulaires imprimés dans la langue nationale, comportant parfois des rubriques supplémentaires.

• *Contexte général*

Dans sa communication du 13 juillet 2006 au Conseil, au Parlement européen, au Conseil économique et social et au Comité des régions sur l'examen à mi-parcours du Programme pour la promotion du transport maritime à courte distance, la Commission a confirmé, en réponse aux réactions des États membres et de l'industrie, que l'utilisation des formulaires FAL joue un rôle important dans la promotion du transport maritime à courte distance et a annoncé qu'elle allait l'actualiser pour l'aligner sur les décisions récentes de l'OMI.

• *Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition*

La directive 2002/6/CE 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 de la Communauté a pour objet de simplifier et d'harmoniser les formalités et les documents administratifs en mettant en place des procédures documentaires uniformes calquées sur les formulaires de la convention FAL de l'Organisation maritime internationale.

• *Cohérence avec les autres politiques communautaires*

La présente proposition contribue à la réalisation des objectifs de l'Agenda de Lisbonne dans la mesure où elle vise la simplification des procédures administratives et le recours aux technologies de l'information et de communication pour en accroître

l'efficacité.

2. CONSULTATION DES PARTIES INTERESSEES ET ANALYSE D'IMPACT

• *Consultation des parties intéressées*

Les parties intéressées ont été consultées via l'internet, par la présentation de travaux préparatoires à des forums et groupes d'experts nationaux, ainsi qu'au moyen de deux séminaires spécialisés.

Cette consultation a permis de collecter les opinions des différentes parties intéressées, publiques et privées. Les contributions ont fait apparaître un consensus assez large sur les objectifs de simplification poursuivis. De nombreuses remarques précises ont été prises en compte dans les dispositions techniques des deux propositions législatives qui en ont résulté.

Obtention et utilisation d'une expertise

La Commission a eu recours à une expertise extérieure pour procéder à une évaluation coût/efficacité de la proposition.

Le consultant a évalué les coûts et avantages des options disponibles pour atteindre l'objectif de simplification administrative en réalisant une étude bibliographique et des interviews de ports représentatifs de l'ensemble des ports européens.

Les principales organisations consultées ont été les membres des associations européennes des ports (ESPO), des armateurs (ECSA), ainsi que des représentants des services publics concernés (douanes, autorités portuaires notamment).

La consultation n'a pas mis en évidence l'existence de risque lié à la proposition.

Un résumé des réponses à la consultation figure sur «Europa», le site internet de la Commission.

• *Analyse d'impact*

Les options suivantes ont été examinées au cours de l'étude d'impact:

Option A: aucune mesure n'est prise au niveau communautaire;

Option 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;

Option C: un ensemble de mesures cohérentes est adopté pour éliminer les entraves administratives à la libre circulation des marchandises communautaires ou assimilées entre ports européens.

Le rapport d'étude d'impact est un document public disponible sur «Europa», le site internet de la Commission.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

- *Résumé des mesures proposées*

Pour atteindre ces objectifs, la présente proposition de directive 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. Certaines de ces informations sont déjà transmises électroniquement au moyen du système communautaire d'échange de données maritimes SafeSeaNet. Les instances réglementaires internationales comme l'Organisation maritime internationale ou l'Organisation mondiale des douanes ont développé des formats pour la transmission électronique des formulaires FAL. Ces formulaires fournissent aux autorités portuaires des renseignements suffisants sur les navires provenant des pays tiers. Les formulaires FAL ne sont pas exigés pour les navires en provenance d'un port de l'Union européenne. Toutes les informations requises par cette directive devront être transmises à une autorité compétente unique désignée par l'État membre par moyen électronique dans les meilleurs délais et au plus tard le 15 février 2013 via le système SafeSeaNet, date de l'entrée en vigueur des dispositions de la décision n° 70/2008/CE relative à un environnement sans support papier pour la douane et le commerce. La présente proposition inclut un tableau de correspondance entre les formulaires FAL et les informations requises par les législations précitées ainsi qu'une nouvelle fiche pour la sûreté maritime.

La proposition de directive prévoit que les États membres ont un délai d'un an pour procéder à sa transposition en droit interne.

- *Base juridique*

Article 80, paragraphe 2, du traité instituant la Communauté européenne

- *Principe de subsidiarité*

L'élimination des entraves à la libre circulation des marchandises transportées par mer nécessite d'apporter à des procédures résultant de l'application d'actes communautaires et dont résultent deux espèces de formalités, celles qui portent sur les navires et les biens nécessaires au fonctionnement du navire et celles qui portent sur les marchandises transportées. Celles-ci font l'objet de propositions législatives distinctes.

- *Principe de proportionnalité*

La forme d'action proposée laisse une certaine marge aux États membres en imposant des objectifs de performance, sans en préciser les moyens.

L'option choisie est celle qui offre le meilleur rapport coût/efficacité global pour les parties intéressées.

- ***Choix des instruments***

La mesure mise en œuvre est une proposition de directive visant à remplacer la directive 2002/6/CE actuellement en vigueur.

4. INCIDENCE BUDGETAIRE

La proposition n'a pas d'incidence budgétaire.

5. INFORMATION SUPPLEMENTAIRE

- ***Simplification***

Les autorités nationales auront moins de contrôles à réaliser. L'utilisation de moyens de communication informatiques permettra de mieux organiser les contrôles non visés par la proposition tout en améliorant leur efficacité.

Les propositions entraîneront une réduction sensible du coût et de la durée des escales et auront un effet attractif en faveur du transport maritime, contribuant ainsi à un rééquilibrage modal.

- ***Explication détaillée de la proposition, par article***

Les articles et annexes de la proposition de directive poursuivent les objectifs suivants :

article 1^{er}: indiquer l'objet de la directive qui couvre la normalisation des formalités administratives, la simplification administrative et la transmission électronique des documents;

article 2: préciser le champ d'application de la directive qui porte sur les formalités administratives applicables aux navires à l'entrée et/ou la sortie des ports de l'Union européenne;

article 3: donner les définitions essentielles aux fins de la directive ;

article 4: fixer un délai de vingt-quatre 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;

article 5: requérir la transmission des renseignements exigés par les directives communautaires, lorsqu'elles existent, selon les dispositions prévues par lesdites directives. Lorsqu'aucune directive n'est applicable, les renseignements transmis selon les dispositions de la convention FAL doivent être acceptés;

article 6: 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 de SafeSeaNet;

article 7: 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;

article 8: 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;

article 9 et article 10: intégrer les dispositions en vigueur en matière de procédure de comitologie;

article 11: fixer les modalités de transposition de la directive par les États membres qui disposeront d'un délai d'un an à compter de la publication de la directive ;

article 12: abroger la directive 2002/6/CE un an après la publication de la directive;

article 13: fixer la date d'entrée en vigueur de la directive vingt jours après sa publication;

article 14: adresser la directive aux États membres;

annexe I: indiquer la liste des formulaires FAL adoptés par l'Organisation maritime internationale;

annexe II: reproduire les définitions les plus importantes figurant dans la convention FAL et établir les correspondances entre les formulaires FAL et les formulaires délivrés en application de législations communautaires existantes ;

annexe III: introduire une nouvelle fiche pour la sûreté maritime, dans l'attente de l'adoption par l'Organisation maritime internationale d'un formulaire correspondant.

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

(Texte portant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission²,

vu l'avis du Comité économique et social européen³,

vu l'avis du Comité des régions⁴,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité⁵,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2002/6/CE⁶ impose aux États membres d'accepter certains formulaires normalisés (ci-après dénommés «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 (ci-après dénommée «convention FAL»).
- (2) La transmission des renseignements exigés à l'entrée et/ou la sortie des ports par la directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires⁷, la directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison⁸, la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la

² JO C [...] du [...], p. [...].

³ JO C [...] du [...], p. [...].

⁴ JO C [...] du [...], p. [...].

⁵ JO C [...] du [...], p. [...].

⁶ JO L 67 du 9.3.2002, p. 31.

⁷ JO L 157 du 7.7.1995, p. 1.

⁸ JO L 332 du 28.12.2000, p. 81.

directive 93/75/CEE du Conseil⁹, le règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires¹⁰, le règlement (CE) n° 562/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant un code communautaire relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes (code frontières Schengen)¹¹ et, le cas échéant, le code maritime international des marchandises dangereuses adopté en 1960 par l'IMO avec ses amendements adoptés et mis en vigueur, couvre les renseignements requis par les formulaires FAL. Ces formulaires ne doivent pas être requis lorsque ces renseignements sont disponibles.

- (3) Les moyens électroniques de transmission des données devraient être utilisés de façon générale pour l'ensemble des formalités déclaratives dans les meilleurs délais et au plus tard le 15 février 2013.
- (4) Les systèmes SafeSeaNet établis au niveau national et au niveau communautaire devraient faciliter la réception, l'échange et la distribution des informations entre les systèmes d'information des États membres relatifs aux activités maritimes.
- (5) Les renseignements requis par les formulaires FAL sont mis à jour régulièrement. La présente directive devrait donc faire référence à la version en vigueur de ces formulaires. Cependant, l'utilisation des formulaires découlant de l'application de la législation communautaire doit prévaloir lorsque de tels formulaires existent, jusqu'à ce que les formulaires de la convention FAL soient modifiés, sur proposition des parties contractantes membres de l'Union européenne, de façon à inclure les renseignements correspondants.
- (6) Il y a lieu 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 relatifs aux marchandises, lorsque ces navires ne proviennent pas d'un port situé en dehors de ce territoire ou d'une zone franche soumise aux modalités de contrôle de type I au sens de la législation douanière, n'y font pas escale ou ne s'y rendent pas. Cette exemption sera possible dès lors que les marchandises transportées par ces navires bénéficieront d'une présomption de statut communautaire selon le règlement (CEE) n° 2454/93 de la Commission du 2 juillet 1993 fixant certaines dispositions d'application du règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil établissant le code des douanes communautaires¹².
- (7) Il convient d'introduire un nouveau formulaire afin d'harmoniser les informations requises par la déclaration préalable de sûreté prévue par le règlement (CE) n° 725/2004.
- (8) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision n° 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999

⁹ JO L 208 du 5.8.2002, p. 10.

¹⁰ JO L 129 du 29.4.2004, p. 6.

¹¹ JO L 105, 13.4.2006, p. 1.

¹² JO L 253 du 11.10.1993, p. 1.

fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission¹³.

- (9) Il convient d'habiliter la Commission à modifier les annexes de la présente directive, dans la mesure où une telle modification n'a pas pour effet d'élargir le champ d'application de la présente directive. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels de la présente directive et de la compléter par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 *bis* de la décision n° 1999/468/CE.
- (10) Étant donné que les objectifs de l'action envisagée, à savoir faciliter le transport maritime, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc en raison des dimensions ou des effets de l'action, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (11) Les mesures prévues par la présente directive contribuent à atteindre les objectifs de l'Agenda de Lisbonne.
- (12) Pour des raisons de clarté, il convient de remplacer la directive 2002/6/CE par la présente directive,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objet

La présente directive a pour objet de simplifier les procédures administratives appliquées aux transports maritimes, à l'entrée ou à la sortie des ports des États membres de la Communauté, par la généralisation de la transmission électronique des informations et la rationalisation des formalités déclaratives.

Article 2

Champ d'application

La présente directive s'applique aux formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée ou à la sortie des ports des États membres de la Communauté.

Article 3

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

¹³ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

- (a) «formalités déclaratives», les renseignements qui doivent, conformément à la législation en vigueur dans un État membre, être fournis à des fins administratives et procédurales lorsqu'un navire arrive dans un port de cet État membre ou le quitte;
- (b) «convention FAL» la convention visant à faciliter le trafic maritime international de l'OMI, adoptée le 9 avril 1965, telle que modifiée;
- (c) «formulaires FAL», les formulaires normalisés prévus dans la convention FAL décrits à l'annexe I de la présente directive;
- (d) «navire», un navire de mer de tout type exploité dans le milieu marin;
- (e) «SafeSeaNet», le système d'échange d'informations maritime de la Communauté développé par la Commission en coopération avec les États membres afin de mettre en œuvre la législation communautaire.

Article 4

Notification préalable à l'entrée dans les ports des États membres

Le capitaine ou toute autre personne dûment habilitée par l'opérateur du navire doit notifier 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 :

- a) au moins vingt-quatre heures à l'avance, ou
- b) au plus tard au moment où le navire quitte le port précédent, si la durée du voyage est inférieure à vingt-quatre heures, ou
- c) si le port d'escale n'est pas connu ou s'il est modifié durant le voyage, dès que cette information est disponible.

En attendant l'adoption d'un formulaire harmonisé au niveau international, les renseignements requis à l'article 6 du règlement (CE) n° 725/2004 sont transmis en utilisant le formulaire figurant à l'annexe III de la présente directive.

Article 5

Acceptation des formulaires FAL

Lorsque les formulaires FAL ont pour effet de transmettre des renseignements exigés par un acte législatif communautaire, les États membres considèrent comme suffisants les renseignements communiqués en application de cet acte.

Lorsque les formulaires FAL sont destinés à transmettre des renseignements qui ne sont pas exigés par un acte législatif communautaire, les États membres considèrent que les formalités déclaratives visées à l'article 2 sont remplies de façon suffisante, si lesdits renseignements sont conformes aux dispositions de la convention FAL en vigueur.

Les renseignements sont considérés comme conformes s'ils résultent de l'application des définitions figurant dans la convention FAL reprises à l'annexe II et sont communiqués au moyen des formulaires FAL tels qu'énumérés à l'annexe I selon les modalités fixées par la

convention FAL. Les formulaires FAL doivent être présentés conformément aux règles linguistiques prescrites par l'Organisation maritime internationale.

Article 6
Autorité compétente

Les États membres s'assurent que les renseignements reçus au titre de la présente directive sont disponibles dans leur système SafeSeaNet et national et mis à la disposition des autres États membres par le système SafeSeaNet, sous la responsabilité de l'autorité compétente désignée par l'État membre du port, conformément à la directive 2002/59/CE.

Article 7
Transmission électronique des documents

Les États membres procèdent au plus tard lors de l'entrée en vigueur de la présente directive, aux études et travaux pertinents, afin de permettre l'utilisation de moyens électroniques pour transmettre les données nécessaires aux formalités administratives dans les meilleurs délais et au plus tard le 15 février 2013.

Ces moyens doivent être interopérables, accessibles et compatibles avec le système SafeSeaNet établi conformément à la directive 2002/59/CE, ainsi qu'avec les systèmes informatiques prévus par la décision n° 70/2008/CE¹⁴ de façon à ce que tout renseignement ne soit encodé qu'une seule fois. Les États membres consultent les opérateurs économiques et informent la Commission des progrès accomplis selon les modalités prévues par cette décision.

Article 8
Exemptions

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 la Communauté européenne, sans provenir, faire une escale ou se rendre dans un port situé en dehors de ce territoire ou zone franche soumise aux modalités de contrôle du type I au sens de la législation douanière sont exemptés de la transmission des renseignements figurant dans les formulaires FAL, sans préjudice de la législation communautaire applicable.

Article 9
Procédure de modification

La Commission peut adopter les mesures visant à modifier les annexes de la présente directive, dans la mesure où une telle modification n'a pas pour effet d'élargir le champ d'application de la présente directive. Ces mesures, qui visent à modifier les éléments non essentiels de la présente directive, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 10, paragraphe 2.

¹⁴ JO L 23 du 26.1.2008, p. 21.

Article 10 **Comité**

1. Pour l'adoption des mesures relatives à la sécurité maritime, et notamment celles visant la modification des annexes de la présente directive, la Commission est assistée par le comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS), institué par l'article 3 du règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil¹⁵.

Pour l'adoption des mesures relatives à la sûreté maritime et notamment celles visant la modification de l'annexe III, la Commission est assistée par le comité pour la sûreté maritime (MARSEC), institué par l'article 11 du règlement (CE) n° 725/2004.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 bis, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision n° 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de son article 8.

Article 11 **Transposition**

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le [*douze mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive*], les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

Ils appliquent ces dispositions à compter du [*douze mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive*].

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.

Article 12

La directive 2002/6/CE est abrogée à compter du [*douze mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive*]. Les références faites à la directive abrogée s'entendent comme faites à la présente directive.

¹⁵ JO L 324 du 29.11.2002, p. 1.

Article 13

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 14

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le Président

Par le Conseil
Le Président

ANNEXE I

Liste des formalités déclaratives et renseignements visés à l'article 2 applicables aux navires à l'entrée ou à la sortie des ports de la Communauté

1. Formulaire FAL n° 1, déclaration générale

La déclaration générale est le document de base fourni à l'arrivée et au départ pour transmettre les renseignements requis par les autorités d'un État membre en ce qui concerne le navire.

2. Formulaire FAL n° 2, déclaration de la cargaison

La déclaration de la cargaison est le document de base sur lequel figurent les données relatives à la cargaison exigées par les pouvoirs publics à l'arrivée comme au départ. Cependant, des renseignements sur les cargaisons dangereuses peuvent être demandés séparément.

3. Formulaire FAL n° 3, déclaration des provisions de bord

La déclaration des provisions de bord est le document de base à l'arrivée et au départ pour les renseignements requis par les autorités d'un État membre en ce qui concerne les provisions de bord.

4. Formulaire FAL n° 4, déclaration des effets et marchandises de l'équipage

La déclaration des effets et marchandises de l'équipage est le document de base demandé à l'arrivée pour fournir les renseignements requis par les autorités d'un État membre en ce qui concerne les effets et marchandises de l'équipage. Il n'est pas demandé au départ.

5. Formulaire FAL n° 5, liste de l'équipage

La liste de l'équipage est le document de base demandé par les autorités d'un État membre pour fournir les renseignements relatifs au nombre et à la composition de l'équipage à l'arrivée et au départ du navire.

Lorsque les autorités demandent des informations sur l'équipage d'un navire au moment où il quitte le port, une des copies de la liste de l'équipage présentée à l'arrivée est acceptée au moment du départ, si elle est signée de nouveau par le capitaine ou par un officier dûment habilité par ce dernier et s'il est certifié qu'elle indique tout changement concernant l'effectif ou la composition de l'équipage au moment du départ du navire ou qu'elle indique qu'aucun changement de cet ordre n'est survenu pendant le séjour du navire dans le port.

6. Formulaire FAL n° 6, liste des passagers

Pour les navires certifiés pour le transport de 12 passagers ou moins, la liste des passagers est le document de base qui fournit aux autorités d'un État membre les renseignements concernant les passagers à l'arrivée et au départ du navire.

7. Formulaire FAL n° 7, manifeste de marchandises dangereuses

Le manifeste de marchandises dangereuses est le document de base qui fournit aux autorités d'un État membre des renseignements concernant les marchandises dangereuses. Dans le cas du transport multimodal, ce document peut être remplacé par le formulaire cadre pour le transport multimodal de marchandises dangereuses du Code IMDG reproduit en appendice à la convention FAL de l'IMO.

8. Formulaire d'information en matière de sûreté préalable à l'entrée dans un port d'un État membre

Le formulaire d'information en matière de sûreté préalable à l'arrivée dans un port d'un État membre est le document de base qui fournit aux autorités de sûreté d'un État membre les renseignements nécessaires sur le plan de la sûreté et répond aux exigences fixées par le règlement SOLAS XI-2/9 et le règlement (CE) n° 725/2004.

9. Déclaration maritime de santé

La déclaration maritime de santé est le document de base requis par les autorités de l'État membre sur lequel figurent les données relatives à l'état sanitaire à bord du navire, au cours de la traversée et à son arrivée au port.

Le tableau de correspondance suivant donne la correspondance entre les formulaires de la convention FAL et, lorsqu'elles existent, les formalités exigées par les directives européennes considérées comme couvrant le même objet:

Tableau de correspondance

Formulaires de la convention FAL de l'IMO	Législation communautaire ou internationale spécifique fournissant des informations équivalentes
Déclaration générale OMI (Formulaire FAL n° 1)	Notification préalable à l'entrée dans les ports des États membres (article 4 de la directive 2002/59/CE)
Liste de l'équipage OMI (Formulaire FAL n° 5) et liste des passagers OMI (Formulaire FAL n° 6)	Vérification aux frontières portant sur les personnes (article 7 du règlement CE n° 562/2006)
Manifeste de marchandises dangereuses OMI (Formulaire FAL n° 7) Formulaire cadre pour le transport multimodal de marchandises dangereuses du code IMDG	Notification des marchandises dangereuses ou polluantes transportées à bord (article 13 de la directive 2002/59/CE) Déclaration de marchandises dangereuses selon le chapitre 5.4 du Code IMDG
Déclaration de sûreté décrite à l'annexe III en l'attente de l'adoption d'une fiche sûreté par le comité FAL	Notification de sûreté préalable à l'entrée dans les ports (article 6 du règlement (CE) n° 725/2004)

Annexe correspondante de la déclaration générale OMI	Déclaration maritime de santé
Case correspondante de la déclaration générale OMI	Notification des déchets (article 6 de la directive 2000/59/CE)

ANNEXE II

Définitions aux fins des formalités déclaratives visées par la présente directive

1. «cargaison»: tous biens, marchandises, objets et articles quelconques transportés à bord d'un navire, autres que la poste, les provisions de bord, les pièces de rechange, les agrès et appareils, les effets et marchandises appartenant aux membres de l'équipage et les bagages accompagnés des passagers;
2. «provisions de bord»: biens destinés à être utilisés sur le navire, y compris les biens consommables, les biens destinés à la vente aux passagers et aux membres d'équipage, le carburant et les lubrifiants, mais à l'exclusion des équipements et pièces de rechange du navire;
3. «équipement du navire»: articles autres que les pièces de rechange présents à bord d'un navire et destinés à être utilisés sur celui-ci, amovibles mais de nature non consommables, notamment les accessoires tels que les canots de sauvetage, les dispositifs de sauvetage, les meubles, les appareils du navire et autres éléments analogues;
4. «pièces de rechange du navire»: articles de remplacement ou de réparation destinés à être incorporés dans le navire à bord duquel ils sont transportés;
5. «effets et marchandises de l'équipage»: vêtements, articles d'usage quotidien et autres articles, pouvant inclure les devises, appartenant à l'équipage et présents à bord;
6. «membre d'équipage»: toute personne effectivement employée à bord au cours d'une traversée aux fins du fonctionnement ou de l'entretien du navire et figurant sur la liste d'équipage;
7. «passager»: toute personne à bord d'un navire autre que les membres d'équipage et les enfants de moins d'un an.