

UN GUICHET UNIQUE A L'ENTREE ET A LA SORTIE DES PORTS EUROPEENS

1. Présentation de la directive européenne 2010/65/UE relatives aux formalités applicables aux navires à l'entrée et à la sortie des ports

Conformément à l'impulsion politique européenne qui en est à l'origine, la directive européenne 2010/65/UE impose aux Etats membres de l'Union européenne (UE) de mettre en œuvre la simplification et l'harmonisation des formalités déclaratives obligatoires applicables aux navires et qui concernent tant les navires eux-mêmes que les marchandises, les passagers ou encore les équipages. La directive prévoit que cette mise en œuvre se fasse avec l'aide de la Commission européenne (et donc, désormais, de l'Agence européenne de la sécurité maritime (EMSA)).

Cette simplification et cette harmonisation doivent se faire par le truchement de la mise en place, d'ici le 1^{er} juin 2015, d'un guichet unique européen dématérialisé traitant ces données déclaratives obligatoires. La finalité politique affichée d'un tel guichet unique est avant tout de servir les intérêts de celles sur lesquelles pèsent ces obligations d'ordre divers (international, européen, national) : les entreprises de services et de transport maritimes (capitaine du navire, la compagnie ou leur représentant sur la place portuaire).

Cela implique une dématérialisation complète mais surtout une harmonisation à l'échelle européenne des formats de déclaration de ces données à l'entrée et à la sortie des ports européens.

Le sujet est ardu et technique. Grâce à l'expertise de ses adhérents armateurs, Armateurs de France contribue et compte contribuer jusqu'au bout à la construction de l'édifice.

2. Quels sont les enjeux pour les armateurs, quels sont leurs besoins?

L'UE n'a pas stoppé la mise en place d'autant de guichets uniques nationaux que d'Etats membres côtiers de l'UE. L'enjeu est donc, à défaut de véritable guichet unique pour toute l'Europe, de permettre une harmonisation européenne des formats des déclarations obligatoires et envisager toutes les facilitations possibles pour le déclarant. A ce titre, Armateurs de France reste activement impliqué dans les travaux européens et nationaux de création d'un véritable guichet unique européen, quand bien même ce dernier aurait-il un volet national, ou même portuaire, important.

Mais plusieurs conditions gouvernent la bonne orientation des travaux nationaux. D'abord, quelles que soient les solutions nationales envisagées par les Etats membres de l'UE, l'harmonisation et la simplification devront se faire au niveau européen ; ensuite, il a été convenu avec les pouvoirs publics français qu'en tout état de cause aucun coût direct ou indirect de mise en œuvre de la directive n'échoirait au déclarant (qui effectue des déclarations qui sont pour lui une obligation), que ce soit au stade de la maîtrise d'ouvrage ou de la maintenance des systèmes d'information ou des infrastructures requises ; en effet, les armateurs ont déjà vécu une expérience très coûteuse en matière de guichet unique douanier pour ne finalement pas aboutir d'ailleurs à une harmonisation européenne. Enfin, tous les navires touchant des ports européens doivent être équipés de modules embarqués qui eux seuls permettront une véritable harmonisation européenne des processus déclaratifs, à l'instar du système déclaratif mis en place et éprouvé aux USA par les US Coast Guards.

3. Où en sommes-nous, en France, de la transposition et de la mise en œuvre de cette directive européenne ?

Le gouvernement français a fait adopter une ordonnance de transposition en droit français de la directive 2010/65/UE. Mais ces nouvelles dispositions législatives qui intégreront le code des transports ne créent rien par elles-mêmes : aucun guichet unique, aucun format harmonisé, aucune simplification par diminution des formalités à accomplir. Et pour cause : nous ne sommes pas au bon échelon, lequel doit être européen.

Force de proposition dans la recherche de solutions techniques concrètes et opérationnelles auprès des autorités publiques françaises et européennes, les armateurs français veillent énergiquement à ce que la simplification et l'harmonisation pour le déclarant demeurent l'axe conducteur des contributions de toutes les parties prenantes impliquées dans les travaux de mise en œuvre de la directive et au nombre desquelles on trouve en premier lieu les ports maritimes.

En effet, pour la mise en œuvre de la directive, le gouvernement français est en train de désigner les autorités portuaires comme plaque tournant des données déclaratives obligatoires à destination des administrations impliquées (douanes, santé, intérieur et transports). Cela impose de raisonner non plus uniquement en termes d'harmonisation et de simplification des seules informations déclaratives obligatoires mais aussi en termes de données de gestion des escales qui sont strictement portuaires et ne concerne pas les administrations. Mais n'oublions pas que la directive est tournée vers le bénéficiaire du déclarant, et que sa raison d'être est l'allègement de la charge déclarative pour le déclarant avant d'être l'amélioration de la concurrence de l'espace portuaire européen.

Cela va requérir, durant les mois à venir, d'une part une excellente coopération technique entre tous les acteurs du transport et des services maritimes que sont en premier lieu les ports et les armateurs, d'autre part une très efficace orchestration de ces travaux par le ministère pilote du dossier qui est le ministère des transports, qui devra porter avec énergie le modèle du guichet unique national « à la française » devant la Commission européenne et l'EMSA pour que l'harmonisation et la simplification soient réellement à l'échelle européenne. Cela est prometteur, mais la réussite globale de la mise en œuvre de la directive dans le respect de son esprit reste très conditionnée : il ne faut pas se concentrer uniquement sur les flux entre réceptionnaire des informations déclaratives et administrations compétentes, mais aussi sur le flux entre le déclarant que nous sommes et le réceptionnaire que sont désormais les ports.

Par ailleurs, un des grands oubliés de ces travaux de mise en œuvre du guichet unique européen demeure encore aujourd'hui le Short sea shipping, lequel devrait pourtant bénéficier de nombreuses facilitations dans le cadre du marché unique.