

## I

(Actes législatifs)

## DIRECTIVES

## DIRECTIVE 2010/65/UE 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

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

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Comité des régions <sup>(2)</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(3)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) La 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 <sup>(4)</sup> 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»), adoptée le 9 avril 1965, et modifiée par la suite.
- (2) Dans le but de faciliter les transports maritimes et de réduire la charge administrative pesant sur les compagnies maritimes, il est nécessaire de simplifier et d'harmoniser autant que possible les formalités déclaratives prévues par les actes juridiques de l'Union et par les États membres. Cependant, la présente directive ne devrait pas avoir d'incidence sur la nature et le contenu des renseignements requis et ne devrait pas introduire des exigences déclaratives supplémentaires pour les navires qui n'y sont pas encore soumis en vertu de la législation

applicable dans les États membres. Elle ne devrait traiter que des moyens de simplifier et d'harmoniser les procédures d'information et des moyens de rendre la collecte des renseignements plus efficace.

- (3) La transmission des renseignements exigés à l'entrée et/ou à la sortie des ports par 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 cargaison <sup>(5)</sup>, 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 <sup>(6)</sup>, 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 <sup>(7)</sup>, la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port <sup>(8)</sup>, et, le cas échéant, le code maritime international des marchandises dangereuses adopté en 1965 avec ses amendements adoptés et entrés en vigueur, couvre les renseignements requis par les formulaires FAL. Par conséquent, lorsque ces renseignements correspondent aux exigences des actes juridiques susmentionnés, les formulaires FAL devraient être acceptés aux fins de la communication desdits renseignements.
- (4) Eu égard à la dimension mondiale du transport maritime, les actes juridiques de l'Union doivent tenir compte des exigences de l'OMI pour assurer une simplification.
- (5) Les États membres devraient approfondir la coopération entre les autorités compétentes, par exemple leurs autorités chargées des douanes, des contrôles aux frontières, de la santé publique et des transports afin de poursuivre la simplification et l'harmonisation des formalités déclaratives au sein de l'Union et de faire un usage optimal des systèmes électroniques de transmission des données et d'échange d'informations, l'objectif étant, autant que

<sup>(1)</sup> JO C 128 du 18.5.2010, p. 131.

<sup>(2)</sup> JO C 211 du 4.9.2009, p. 65.

<sup>(3)</sup> Position du Parlement européen du 6 juillet 2010 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 12 octobre 2010.

<sup>(4)</sup> JO L 67 du 9.3.2002, p. 31.

<sup>(5)</sup> JO L 332 du 28.12.2000, p. 81.

<sup>(6)</sup> JO L 208 du 5.8.2002, p. 10.

<sup>(7)</sup> JO L 129 du 29.4.2004, p. 6.

<sup>(8)</sup> JO L 131 du 28.5.2009, p. 57.

possible simultanément, d'éliminer les entraves au transport maritime et de créer un espace maritime européen sans barrières.

- (6) Des statistiques détaillées sur le transport maritime devraient être disponibles pour évaluer l'efficacité et la nécessité de mesures visant à faciliter le trafic maritime au sein de l'Union, sachant qu'il convient d'éviter de créer des obligations supplémentaires inutiles en matière de collecte de statistiques par les États membres et qu'il y a lieu d'exploiter pleinement Eurostat. Aux fins de la présente directive, il serait important de collecter des données utiles concernant le trafic des navires au sein de l'Union et/ou les navires faisant escale dans des ports de pays tiers ou dans des zones franches.
- (7) Les compagnies maritimes devraient obtenir plus facilement le statut de «service régulier de transport maritime agréé» conformément à l'objectif énoncé par la Commission dans sa communication du 21 janvier 2009 intitulée «Communication et programme d'action en vue de créer un espace maritime européen sans barrières».
- (8) Les moyens électroniques de transmission des données devraient être utilisés de manière généralisée pour l'ensemble des formalités déclaratives dans les meilleurs délais et au plus tard le 1<sup>er</sup> juin 2015, en s'appuyant, chaque fois que cela est possible, sur les normes internationales mises en place par la convention FAL. Afin de rationaliser et d'accélérer la transmission de volumes potentiellement très importants de renseignements, il convient, chaque fois que cela est possible, d'accomplir les formalités déclaratives par voie électronique. Au sein de l'Union, la communication de renseignements sur des formulaires FAL papier devrait être l'exception et ne devrait être acceptée que pour une période de temps limitée. Les États membres sont encouragés à utiliser des moyens administratifs, y compris des mesures d'incitation économique, pour favoriser le recours à la transmission par voie électronique. Pour les raisons susmentionnées, l'échange d'informations entre les autorités compétentes des États membres devrait se faire par voie électronique. Pour faciliter une telle évolution, les systèmes électroniques doivent être techniquement interopérables dans une plus large mesure et, autant que possible, dans le même délai, de manière à assurer le bon fonctionnement de l'espace maritime européen sans barrières.
- (9) Les opérateurs qui participent au commerce et au transport devraient être en mesure de communiquer des informations et documents normalisés au moyen d'un guichet unique électronique pour satisfaire à toutes les formalités déclaratives. Les données individuelles ne devraient être soumises qu'une seule fois.
- (10) Les systèmes SafeSeaNet établis au niveau national et au niveau de l'Union devraient faciliter la réception, l'échange et la diffusion des renseignements entre les systèmes d'information des États membres relatifs aux activités maritimes. Dans le but de faciliter les transports maritimes et de réduire la charge administrative pesant sur ceux-ci, le système SafeSeaNet devrait être interopérable avec d'autres systèmes de l'Union relatifs aux formalités déclaratives. Le système SafeSeaNet devrait être

utilisé pour un échange complémentaire de renseignements destiné à faciliter les transports maritimes. Les formalités déclaratives portant sur des renseignements uniquement destinés à des fins nationales ne devraient pas être intégrées dans le système SafeSeaNet.

- (11) Lors de l'adoption de nouvelles mesures au niveau de l'Union, il convient de veiller à ce que les États membres puissent maintenir la transmission électronique des données et ne soient pas tenus d'utiliser le support papier.
- (12) Il ne sera possible d'exploiter pleinement les avantages de la transmission électronique de données que si une communication fluide et efficace est assurée entre SafeSeaNet, le système de douane électronique (e-Customs) et les systèmes électroniques permettant d'importer ou de consulter des données. Pour ce faire, il faut avant tout utiliser les normes applicables afin de limiter les charges administratives.
- (13) Les formulaires FAL sont mis à jour régulièrement. La présente directive devrait donc faire référence à la version en vigueur de ces formulaires. Tout renseignement requis par la législation des États membres qui va au-delà des exigences de la convention FAL devrait être communiqué selon un format à définir sur la base des normes mises en place par la convention FAL.
- (14) Il convient que la présente directive ne porte pas atteinte au règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil du 12 octobre 1992 établissant le code des douanes communautaire <sup>(1)</sup>, au 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 communautaire <sup>(2)</sup>, au 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) <sup>(3)</sup>, ou à la législation nationale dans le domaine des contrôles aux frontières pour les États membres qui n'appliquent pas l'acquis de Schengen en la matière, et au règlement (CE) n° 450/2008 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2008 établissant le code des douanes communautaire (code des douanes modernisé) <sup>(4)</sup>.
- (15) Afin de généraliser la transmission électronique des renseignements et de faciliter les transports maritimes, les États membres devraient étendre l'utilisation des moyens électroniques de transmission des données selon un calendrier approprié et devraient, en coopération avec la Commission, étudier la possibilité d'harmoniser la transmission électronique des données. À cette fin, il faudrait tenir compte des travaux du groupe de pilotage de haut niveau sur le système SafeSeaNet en ce qui concerne la feuille de route SafeSeaNet, lorsqu'elle aura été adoptée, ainsi que des besoins concrets de financement et de la répartition des ressources financières de l'Union pour le développement de la transmission électronique des données.

<sup>(1)</sup> JO L 302 du 19.10.1992, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 253 du 11.10.1993, p. 1.

<sup>(3)</sup> JO L 105 du 13.4.2006, p. 1.

<sup>(4)</sup> JO L 145 du 4.6.2008, p. 1.

- (16) Il y a lieu d'exempter les navires opérant entre des ports situés sur le territoire douanier de l'Union de l'obligation de transmission des renseignements visés dans les formulaires FAL, 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, sans préjudice des actes juridiques applicables de l'Union et des renseignements que les États membres peuvent exiger pour protéger l'ordre et la sécurité intérieurs et faire appliquer la législation en matière de douanes, de fiscalité, d'immigration, d'environnement ou de santé.
- (17) Par ailleurs, des exonérations de formalités administratives devraient être autorisées sur la base de la cargaison d'un navire et pas seulement au titre de la destination et/ou du lieu de départ dudit navire. Ces exonérations sont nécessaires pour garantir que les formalités supplémentaires à charge des navires qui ont fait escale dans un port d'un pays tiers ou dans une zone franche sont réduites au minimum. La Commission devrait examiner cette question dans le cadre du rapport au Parlement européen et au Conseil concernant le fonctionnement de la présente directive.
- (18) Il convient d'introduire un nouveau formulaire temporaire afin d'harmoniser les informations requises au préalable par la déclaration de sûreté prévue par le règlement (CE) n° 725/2004.
- (19) Les exigences linguistiques nationales constituent dans bien des cas un obstacle au développement du réseau de cabotage. Les États membres devraient s'efforcer, dans toute la mesure du possible, de faciliter la communication écrite et orale dans le trafic maritime entre États membres, conformément aux pratiques internationales, afin de trouver des moyens de communication communs.
- (20) Il convient d'habiliter la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'annexe de la présente directive. Il est particulièrement important que la Commission procède aux consultations appropriées tout au long de son travail préparatoire, y compris au niveau des experts.
- (21) Il se peut que les différents actes juridiques de l'Union exigeant par exemple une notification préalable à l'entrée dans les ports, comme la directive 2009/16/CE, imposent des délais différents pour l'accomplissement des formalités en question. La Commission devrait envisager la possibilité de raccourcir et d'harmoniser ces délais en profitant des progrès constants du traitement électronique des données, dans le cadre du rapport au Parlement européen et au Conseil sur le fonctionnement de la présente directive qui devrait contenir, le cas échéant, une proposition législative.
- (22) Dans le cadre du rapport au Parlement européen et au Conseil sur le fonctionnement de la présente directive, la Commission devrait déterminer dans quelle mesure le but de la présente directive, à savoir la simplification des formalités administratives auxquelles sont soumis les navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres, devrait être étendue à l'intérieur des terres, plus précisément à la navigation fluviale, afin d'accélérer et de fluidifier le transit du trafic maritime vers l'intérieur des terres et d'apporter une solution durable à la congestion dans les ports et aux environs de ceux-ci.
- (23) Étant donné que les objectifs de la présente directive, notamment faciliter les transports maritimes d'une manière harmonisée au niveau de l'Union, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc en raison des dimensions et des effets de l'action, être mieux réalisés au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (24) Conformément à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne, lorsque la transposition d'une directive n'a pas d'objet pour des motifs géographiques, elle ne s'impose pas. Dès lors, les dispositions de la présente directive ne s'appliquent pas aux États membres sans ports dans lesquels les navires relevant de la présente directive peuvent normalement faire escale.
- (25) Les mesures prévues par la présente directive contribuent à atteindre les objectifs de la stratégie de Lisbonne.
- (26) L'accès à SafeSeaNet et à d'autres systèmes électroniques devrait être réglementé de manière à protéger les informations à caractère commercial et confidentiel, sans préjudice du droit applicable en matière de protection des données à caractère commercial et, s'agissant des données à caractère personnel, de la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données <sup>(1)</sup> et du règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données <sup>(2)</sup>. Les États membres et les institutions et organes de l'Union devraient être particulièrement attentifs à la nécessité de protéger les informations à caractère commercial et confidentiel au moyen de systèmes de contrôle d'accès appropriés.
- (27) Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» <sup>(3)</sup>, les États membres sont encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de l'Union, leurs propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et à les rendre publics.
- (28) Dans un souci de clarté, il convient de remplacer la directive 2002/6/CE par la présente directive,

<sup>(1)</sup> JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

<sup>(2)</sup> JO L 8 du 12.1.2001, p. 1.

<sup>(3)</sup> JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

**Objet et champ d'application**

1. La présente directive a pour objet de simplifier et d'harmoniser les procédures administratives appliquées aux transports maritimes par la généralisation de la transmission électronique des renseignements et la rationalisation des formalités déclaratives.
2. La présente directive s'applique aux formalités déclaratives applicables aux transports maritimes pour les navires à l'entrée ou à la sortie des ports situés dans les États membres.
3. La présente directive ne s'applique pas aux navires exemptés des formalités déclaratives.

*Article 2*

**Définitions**

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «formalités déclaratives», les renseignements figurant en annexe qui doivent, conformément à la législation applicable 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 de l'OMI visant à faciliter le trafic maritime international, adoptée le 9 avril 1965, et modifiée par la suite;
- c) «formulaires FAL», les formulaires normalisés prévus dans la convention FAL;
- d) «navire», tout navire de mer ou engin marin;
- e) «SafeSeaNet», le système d'échange d'informations maritimes de l'Union au sens de la directive 2002/59/CE;
- f) «transmission électronique des données», la transmission d'informations numérisées, faisant appel à un format structuré révisable pouvant être utilisé directement pour le stockage et le traitement par ordinateur.

*Article 3*

**Harmonisation et coordination des formalités déclaratives**

1. Chaque État membre prend des mesures pour faire en sorte que les formalités déclaratives soient appliquées d'une manière harmonisée et coordonnée au sein dudit État membre.
2. La Commission, en coopération avec les États membres, met au point des mécanismes d'harmonisation et de coordination des formalités déclaratives au sein de l'Union.

*Article 4*

**Notification préalable à l'entrée dans les ports**

Sous réserve des dispositions spécifiques relatives à la notification qui sont applicables en vertu d'actes juridiques de l'Union ou en vertu d'instruments juridiques internationaux applicables aux transports maritimes qui lient les États membres, y compris les dispositions relatives aux contrôles des personnes et des marchandises, les États membres veillent à ce que le capitaine

ou toute autre personne dûment habilitée par l'opérateur du navire notifie 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.

*Article 5*

**Transmission électronique des données**

1. Les États membres acceptent que les formalités déclaratives soient remplies sous forme électronique et communiquées au moyen d'un guichet unique, dans les meilleurs délais et, en tout état de cause, au plus tard le 1<sup>er</sup> juin 2015.

Ce guichet unique, reliant SafeSeaNet, le système de douane électronique (e-Customs) et d'autres systèmes électroniques, est le service où, conformément à la présente directive, tous les renseignements font l'objet d'une notification unique et sont mis à la disposition des diverses autorités compétentes et des États membres.

2. Sans préjudice du format pertinent prévu dans la convention FAL, le format visé au paragraphe 1 est conforme à l'article 6.
3. Lorsque des formalités déclaratives sont requises par les actes juridiques de l'Union, et dans la mesure nécessaire au bon fonctionnement du guichet unique établi conformément au paragraphe 1, les systèmes électroniques visés au paragraphe 1 doivent être interopérables, accessibles et compatibles avec le système SafeSeaNet établi conformément à la directive 2002/59/CE, ainsi que, le cas échéant, avec les systèmes informatiques prévus par la décision n° 70/2008/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2008 relative à un environnement sans support papier pour la douane et le commerce <sup>(1)</sup>.

4. Sans préjudice des dispositions spécifiques dans le domaine douanier et dans celui des contrôles aux frontières, prévues par le règlement (CEE) n° 2913/92 et par le règlement (CE) n° 562/2006, les États membres consultent les opérateurs économiques et informent la Commission des progrès accomplis selon les modalités prévues par la décision n° 70/2008/CE.

*Article 6*

**Échange de données**

1. Les États membres veillent à ce que les renseignements reçus au titre des formalités déclaratives prévues par un acte juridique de l'Union soient disponibles dans leurs systèmes nationaux SafeSeaNet et mettent les parties pertinentes de ces renseignements à la disposition des autres États membres via le système SafeSeaNet. Sauf disposition contraire adoptée par un État membre, cela ne s'applique pas aux renseignements reçus en application des règlements (CEE) n° 2913/92, (CEE) n° 2454/93, (CE) n° 562/2006 et (CE) n° 450/2008.

<sup>(1)</sup> JO L 23 du 26.1.2008, p. 21.

2. Les États membres veillent à ce que les renseignements reçus conformément au paragraphe 1 soient rendus accessibles aux autorités nationales compétentes lorsqu'elles en font la demande.

3. Le format numérique sous-jacent des messages à utiliser dans le cadre des systèmes nationaux SafeSeaNet conformément au paragraphe 1 est établi conformément à l'article 22 *bis* de la directive 2002/59/CE.

4. Les États membres peuvent donner accès aux renseignements visés au paragraphe 1 soit au moyen d'un guichet unique national dans le cadre d'un système électronique d'échange de données, soit au moyen des systèmes nationaux SafeSeaNet.

#### Article 7

### Transmission des renseignements au moyen des formulaires FAL

Les États membres acceptent que les formalités déclaratives soient accomplies au moyen des formulaires FAL. Ils peuvent accepter que des renseignements requis conformément à un acte juridique de l'Union soient fournis sur support papier seulement jusqu'au 1<sup>er</sup> juin 2015.

#### Article 8

### Confidentialité

1. Les États membres, conformément aux actes juridiques applicables de l'Union ou au droit des États membres, prennent les mesures nécessaires pour garantir la confidentialité des renseignements à caractère commercial, ou autres renseignements de nature confidentielle, échangés au titre de la présente directive.

2. Les États membres veillent en particulier à assurer la protection des données à caractère commercial collectées en application de la présente directive. Concernant les données à caractère personnel, les États membres s'assurent du respect de la directive 95/46/CE. Les institutions et organes de l'Union veillent à se conformer au règlement (CE) n° 45/2001.

#### Article 9

### Dérogations

Les États membres veillent à ce que les navires relevant du champ d'application de la directive 2002/59/CE qui opèrent entre des ports situés sur le territoire douanier de l'Union, sans provenir d'un port situé en dehors de ce territoire ou d'une zone franche soumise aux modalités de contrôle du type I au sens de la législation douanière, ni y faire escale ou s'y rendre, soient exemptés de l'obligation de transmission des renseignements figurant dans les formulaires FAL, sans préjudice des actes juridiques applicables de l'Union et de la faculté des États membres d'exiger des renseignements figurant dans les formulaires FAL visés aux points 1 à 6 de la partie B de l'annexe de la présente directive, qui sont nécessaires pour protéger l'ordre et la sécurité intérieurs et faire appliquer la législation en matière de douanes, de fiscalité, d'immigration, d'environnement ou de santé.

#### Article 10

### Procédure de modification

1. La Commission peut adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'annexe de la présente directive afin qu'il soit tenu compte de toute modification apportée aux formulaires FAL par l'OMI. Ces modifications n'ont pas pour effet d'élargir le champ d'application de la présente directive.

2. Les procédures exposées aux articles 11, 12 et 13 s'appliquent aux actes délégués visés au présent article.

#### Article 11

### Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés à l'article 10 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 18 novembre 2010. La Commission présente un rapport relatif aux pouvoirs délégués au plus tard six mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est automatiquement renouvelée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil la révoque conformément à l'article 12.

2. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.

3. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées par les articles 12 et 13.

#### Article 12

### Révocation de la délégation

1. La délégation de pouvoir visée à l'article 10 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil.

2. L'institution qui a entamé une procédure interne afin de décider si elle entend révoquer la délégation de pouvoir s'efforce d'informer l'autre institution et la Commission dans un délai raisonnable avant de prendre une décision finale, en indiquant les pouvoirs délégués qui pourraient faire l'objet d'une révocation ainsi que les motifs éventuels de celle-ci.

3. La décision de révocation met un terme à la délégation des pouvoirs spécifiés dans ladite décision. Elle prend effet immédiatement ou à une date ultérieure qu'elle précise. Elle n'affecte pas la validité des actes délégués déjà en vigueur. Elle est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*.

#### Article 13

### Objections aux actes délégués

1. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard de l'acte délégué dans un délai de deux mois à compter de la date de notification.

Sur l'initiative du Parlement européen ou du Conseil, ce délai est prolongé de deux mois.

2. Si, à l'expiration de ce délai initial de deux mois ou, le cas échéant, de sa prolongation, ni le Parlement européen ni le Conseil n'ont formulé d'objections à l'égard de l'acte délégué, celui-ci est publié au *Journal officiel de l'Union européenne* et entre en vigueur à la date qu'il indique.

L'acte délégué peut être publié au *Journal officiel de l'Union européenne* et entrer en vigueur avant l'expiration de ce délai initial de deux mois ou, le cas échéant, de sa prolongation, si le Parlement européen et le Conseil ont tous les deux informé la Commission de leur intention de ne pas formuler d'objections.

3. Si le Parlement européen ou le Conseil formulent des objections à l'égard d'un acte délégué, celui-ci n'entre pas en vigueur. L'institution qui formule des objections à l'égard de l'acte délégué en expose les motifs.

#### Article 14

##### Transposition

1. Les États membres adoptent et publient, avant le 19 mai 2012, 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.

Ils appliquent ces dispositions à compter du 19 mai 2012.

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 régi par la présente directive.

#### Article 15

##### Rapport

Avant le 19 novembre 2013, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur le fonctionnement de la présente directive, y compris sur:

- a) la possibilité d'étendre le champ d'application des simplifications introduites par la présente directive aux transports sur voies navigables intérieures;
- b) la compatibilité des services d'information fluviale avec la procédure de transmission électronique de données visée dans la présente directive;
- c) les progrès sur la voie de l'harmonisation et de la coordination des formalités déclaratives accomplis au titre de l'article 3;
- d) la possibilité d'éviter ou de simplifier les formalités pour les navires qui ont fait escale dans un port d'un pays tiers ou d'une zone franche;
- e) les données disponibles concernant le trafic/les mouvements de navires au sein de l'Union et/ou les navires faisant escale dans des ports de pays tiers ou dans des zones franches.

Le rapport est, le cas échéant, assorti d'une proposition législative.

#### Article 16

##### Abrogation de la directive 2002/6/CE

La directive 2002/6/CE est abrogée à compter du 19 mai 2012. Les références faites à la directive abrogée s'entendent comme faites à la présente directive.

#### Article 17

##### Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 20 octobre 2010.

Par le Parlement européen

Le président

J. BUZEK

Par le Conseil

Le président

O. CHASTEL

## ANNEXE

**LISTE DES FORMALITÉS DÉCLARATIVES VISÉES DANS LA PRÉSENTE DIRECTIVE****A. Formalités déclaratives résultant d'actes juridiques de l'Union**

Cette catégorie de formalités déclaratives comprend les renseignements fournis au titre des dispositions suivantes:

## 1) Notification applicable aux navires à l'entrée ou à la sortie des ports des États membres

Article 4 de 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 (JO L 208 du 5.8.2002, p. 10).

## 2) Vérifications aux frontières portant sur les personnes

Article 7 du 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) (JO L 105 du 13.4.2006, p. 1).

## 3) Notification des marchandises dangereuses ou polluantes transportées à bord

Article 13 de 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.

## 4) Notification des déchets et résidus

Article 6 de 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 cargaison (JO L 332 du 28.12.2000, p. 81).

## 5) Notification des renseignements en matière de sûreté

Article 6 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 (JO L 129 du 29.4.2004, p. 6).

En attendant l'adoption d'un formulaire harmonisé au niveau international, le formulaire figurant dans l'appendice de la présente annexe est utilisé pour la transmission des renseignements requis conformément à l'article 6 du règlement (CE) n° 725/2004. Ce formulaire peut être transmis par voie électronique.

## 6) Déclaration sommaire d'entrée

Article 36 bis du règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil du 12 octobre 1992 établissant le code des douanes communautaire (JO L 302 du 19.10.1992, p. 1) et article 87 du règlement (CE) n° 450/2008 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2008 établissant le code des douanes communautaire (code des douanes modernisé) (JO L 145 du 4.6.2008, p. 1).

**B. Formulaires FAL et formalités résultant d'instruments juridiques internationaux**

Cette catégorie de formalités déclaratives comprend les renseignements fournis au titre de la convention FAL et d'autres instruments juridiques internationaux applicables.

1. Formulaire FAL n° 1: déclaration générale
2. Formulaire FAL n° 2: déclaration de la cargaison
3. Formulaire FAL n° 3: déclaration des provisions de bord
4. Formulaire FAL n° 4: déclaration des effets et marchandises de l'équipage
5. Formulaire FAL n° 5: liste de l'équipage
6. Formulaire FAL n° 6: liste des passagers
7. Formulaire FAL n° 7: manifeste de marchandises dangereuses
8. Déclaration maritime de santé

**C. Toute législation nationale pertinente**

Les États membres peuvent inclure dans cette catégorie les renseignements fournis en vertu de leur législation nationale. Ces renseignements sont transmis par voie électronique.

## Appendice

## FORMULAIRE DE TRANSMISSION DES RENSEIGNEMENTS EN MATIÈRE DE SÛRETÉ POUR TOUS LES NAVIRES PRÉALABLE À L'ENTRÉE DANS UN PORT D'UN ÉTAT MEMBRE DE L'UNION EUROPÉENNE

[Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS) chapitre XI-2, règle 9 et article 6, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 725/2004]

## Caractéristiques du navire et coordonnées

Numéro OMI		Nom du navire	
Port d'enregistrement		État du pavillon	
Type de navire		Indicatif d'appel radio	
Tonnage brut		Numéros d'appel Inmarsat (si disponibles)	
Nom de la compagnie et numéro d'identification de la compagnie		Nom de l'agent de sûreté de la compagnie (CSO) et coordonnées de la personne de permanence	
Port d'arrivée		Installation portuaire d'arrivée (si elle est connue)	

## Informations relatives au port et aux installations portuaires

Jour et heure prévus d'arrivée du navire dans le port	
Motif premier de l'escale	

## Informations requises en vertu du chapitre XI-2, règle 9.2.1, de la convention SOLAS

Le navire dispose-t-il d'un certificat international de sûreté (ISSC) en cours de validité?	OUI	ISSC	NON – pourquoi?	Délivré par (nom de l'autorité ou de l'organisme de sûreté reconnu – RSO)	Date d'expiration (jj/mm/aaaa)	
Y a-t-il un plan de sûreté du navire (SSP) approuvé à bord?	OUI	NON	Niveau de sûreté auquel le navire est actuellement exploité	Niveau de sûreté 1	Niveau de sûreté 2	Niveau de sûreté 3
Localisation du navire au moment où la présente déclaration est établie						

Indiquez les dix dernières escales dans des installations portuaires dans l'ordre chronologique (escale la plus récente en premier):

---



N°	Date d'arrivée (jj/mm/aaaa)	Date de départ (jj/mm/aaaa)	Port	Pays	UN/LOCODE (s'il est connu)	Installation portuaire	Niveau de sûreté
1							NS =
2							NS =
3							NS =
4							NS =
5							NS =
6							NS =
7							NS =
8							NS =
9							NS =
10							NS =

Le commandement du navire a-t-il pris des mesures de sûreté spéciales ou additionnelles, en plus de celles prévues par le SSP approuvé?  
Si la réponse est OUI, indiquez ci-dessous les mesures de sûreté spéciales ou additionnelles prises par le navire.

OUI	NON
-----	-----

N° (voir ci-dessus)	Mesures de sûreté spéciales ou additionnelles prises par le navire
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	

Énumérez, dans l'ordre chronologique (les plus récentes d'abord), les activités de navire à navire qui ont été effectuées au cours des dix dernières escales dans les installations portuaires susmentionnées. Prolongez le tableau ci-dessous ou continuez sur une page séparée si nécessaire – indiquez le nombre total d'activités de navire à navire:

Les procédures de sûreté du navire prévues dans le SSP approuvé ont-elles été maintenues durant chacune des activités de navire à navire? Si la réponse est NON, détaillez les mesures de sûreté appliquées à la place de ces procédures dans la dernière colonne ci-dessous.					OUI	NON
N°	Date d'arrivée (jj/mm/aaaa)	Date de départ (jj/mm/aaaa)	Lieu (ou latitude et longitude)	Activité de navire à navire	Mesures de sûreté appliquées à la place de celles prévues dans le SSP	
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
Description générale de la cargaison se trouvant à bord						
Le navire transporte-t-il des substances dangereuses relevant d'une des classes 1, 2.1, 2.3, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 6.2, 7 ou 8 du code IMDG?				OUI	NON	Si OUI, confirmez que le manifeste de marchandises dangereuses (ou l'extrait approprié) est joint
Confirmez qu'une copie de la liste de l'équipage du navire est jointe				OUI	Confirmez qu'une copie de la liste des passagers est jointe	
Autres informations relatives à la sûreté						
Y a-t-il d'autres points liés à la sûreté dont vous voudriez faire état?			OUI	Précisez:		NON
Agent du navire au port d'arrivée prévu						
Nom:			Coordonnées (n° téléphone):			
Identification de la personne fournissant les informations						
Titre ou position (biffez les mentions inutiles): Capitaine/agent de sûreté du navire (SSO)/agent de sûreté de la compagnie (CSO)/agent du navire (voir ci-dessus)			Nom:		Signature:	
Date/heure/lieu d'établissement du formulaire						