Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Direction générale de l'Infrastructure, des Transports et de la Mer

Paris, le 23 janvier 2019

Direction des Services de Transports

Sous-direction des Ports et du Transport Fluvial

Projet de mise en œuvre de la DE2010/65 (Guichet Unique Portuaire)

Note d'information sur les obligations réglementaires relatives aux données à transmettre au guichet unique portuaire et aux modalités de transmission

Nos réf. :
Vos réf. :
Affaire suivie par : Loïc MILLOIS
Tél. : 01 40 81 71 60
Courriel : loic.millois@developpement-durable.gouv.fr

Introduction

Dans le cadre de l'application de la directive européenne 2010/65/UE relative aux formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres, la sous-direction des Ports et du Transport Fluvial met en place un guichet unique portuaire national permettant aux déclarants d'assurer la saisie de l'ensemble des formalités déclaratives de manière dématérialisée.
À ce titre, elle a été sollicitée par les autorités portuaires et la Fédération des associations de consignataires et d'agents maritimes (FACAM) sur les exigences réglementaires s'appliquant aux déclarants pour la transmission des données d'escale aux capitaineries.

La présente note vise à apporter des éléments de réponse :

- Sur le caractère obligatoire et les modalités de la transmission des différentes formalités listées dans la Directive 2010/65/EU ;
- Sur les possibilités de dérogations à l'obligation de transmission de ces informations.

Éléments réglementaires relatifs à la transmission des données

Rappel des formalités déclaratives listées dans la DE 2010/65

La directive 2010/65/UE, qui impose aux États membres la création d'un guichet unique portuaire, est transposée dans le droit français par l'ordonnance n°2013-139 du 13 février 2013.

Cette ordonnance modifie le code des Transports et crée l'article L5334-6-1 qui indique que les données exigées au titre de l'accomplissement des formalités déclaratives (à adresser au guichet unique portuaire), sont énumérées dans l'annexe (parties A, B et C) de de la directive 2010/65/EU.

Cette annexe liste les formalités suivantes :

Formulaire	Formalités listées dans la DE2010/65	Formalité déclarative européenne (partie A)	Formalité déclarative internationale (partie B)
FAL1	Déclaration générale / notification entrée – sortie	A1	B1
FAL2	Cargaison		B2
FAL3	Provisions de bord		B3
FAL4	Effets de l'équipage		B4
FAL5	Données sur l'équipage	A2	B5
FAL6	Données sur les passagers	A2	B6
FAL7	Marchandises dangereuses ou polluantes transportées à bord	A3	B7
Waste	Déchets et résidus	A4	
ISPS	Renseignements en matière de sûreté	A5	
DMS	Déclaration maritime de santé		B8
ENS	Déclaration sommaire d'entrée	A6	

NB : les FAL2, FAL3, FAL4 et l'ENS ont été exclus du périmètre du guichet unique français.

Synthèse des références réglementaires concernant l'obligation de transmission des données et des possibilités d'exemption

Ce tableau indique, pour chaque formalité déclarative, la ou les **référence(s) réglementaire(s) imposant aux déclarants sa transmission** et précise l'existence de possibilités d'exemptions.

Formalité déclarative	**Référence réglementaire imposant la fourniture des données[1]**		**Exemption[1]**
	En entrée (arrivée du navire)	**En sortie (départ du navire)**	
Notification d'entrée et de sortie (**FAL1**)	Art. 4 de la DE 2002/59 Art. R5333-4 du code des transports	Art. R5333-5 du code des transports	Aucune exemption prévue
Liste d'équipage et de passagers (**FAL5 et FAL6**)	<u>Pour les navires provenant d'un port situé en dehors de l'espace Schengen</u> Art. 18 du règlement CE 562/2006 modifiée par le règlement 610/2013 <u>Pour les navires provenant d'un port situé dans l'espace Schengen</u> Recommandé[2] mais non exigé	Recommandé[2] mais non exigé	Point 3.2.10. de l'annexe VI du règlement n°562/2006. Pour les liaisons par transbordeurs.
Marchandises dangereuses ou polluantes (**FAL7**)	Art. 13 de la DE 2002/59 pour les navires venant d'un port situé hors de l'Union Européenne Art. 21-1-1 de l'arrêté du 18 juillet 2000 pour tous les navires	Art. 13 de la DE 2002/59 Art. 21-1-1 de l'arrêté du 18 juillet 2000	Art.15 de la DE 2002/59 Art. 21-1-1 de l'arrêté du 18 juillet 2000 Pour les navires rouliers effectuant des services réguliers après autorisation de la capitainerie
Déchets (formulaire **Waste**)	Art. 6 de la DE 2000/59 Art. R.5334-6 du code des transports	Non exigé	Art 9 de la DE 2000/59/CE Art. R.5334-7 du code des transports Pour les navires effectuant des services réguliers et pour lesquels existe un certificat de dépôt ou un contrat de dépôt de déchets après validation de l'autorité portuaire
Sûreté (formulaire **ISPS**)	Art. 6 du règlement CE 725/2004	Non exigé	Art. 7 du règlement CE 725/2004 Pour les navires effectuant des services réguliers et après autorisation du département de la sûreté des transports (DGITM)
Déclaration maritime de santé	Art. 3115-25 du code de la santé publique en cas de survenance d'un événement sanitaire à bord	Non exigé	Pas d'exemption lorsque la transmission de la DMS est requise

[1] Toutes les informations sur les obligations réglementaires et les exemptions sont précisées et détaillées dans l'annexe de la présente note
[2] Sous réserve des pratiques locales des autorités chargées des contrôles frontaliers

Remarque concernant les exemptions
L'article 9 de la directive 2010/65/UE prévoit la possibilité d'exemption à l'obligation de transmission des formalités déclaratives, mais leur mise en place est laissée à l'arbitrage des États membres *« 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 ».*

Le tableau précédent et l'annexe au présent document précisent, pour chaque type de données transmises, les références réglementaires du droit communautaire et/ou interne qui rendent obligatoire leur transmission, ainsi que les éventuelles exemptions prévues à ces obligations.

Mode de transmission des données

En application de l'article 7 de la Directive 2010/65/EU, les renseignements requis conformément à un acte juridique de l'Union peuvent être fournis sur support papier seulement jusqu'au 1er juin 2015.

L'article L5334-6-2 du code des transports, créé par l'ordonnance n°2013-139, indique que les formalités déclaratives listées dans l'annexe de la DE2010/65 (et dont la transmission des données est obligatoire en vertu des références réglementaires listées dans le tableau ci-dessus) doivent impérativement être **fournies par le déclarant[3] sous forme électronique** au guichet unique portuaire.
Comme prévu par cette ordonnance, l'arrêté du ministre chargé des transports du 21 juin 2016 définit les modalités selon lesquelles les formalités déclaratives sont effectuées et les données correspondantes transmises au guichet unique.

Par ailleurs, l'article 6 de la directive 2010/65/EU stipule que « *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[4] et mettent les parties pertinentes de ces renseignements à la disposition des autres États membres via le système SafeSeaNet.* ».

Les données correspondant aux **formalités déclaratives listées dans l'annexe de la directive 2010/65/UE** doivent donc être disponibles sous forme numérique dans Trafic2000 (article 6), ce qui implique également qu'elles soient présentes sous forme de **données informatiques dans les systèmes d'information portuaires**.

Le détail des données à transmettre n'est pas présenté dans la présente note. Il est consultable dans la charte portuaire[5], qui est le contrat d'interface décrivant les messages envoyés par les systèmes d'information portuaires à Trafic2000.

Moyens techniques de transmission des données sous forme électronique

L'introduction des données dans les SI portuaires peut être réalisée par une saisie dans des écrans dédiés ou par l'import de fichiers dans des formats standardisés (sous réserve des fonctionnalités proposées par chaque SI portuaire).

Ces fichiers peuvent être
- Au format CSV (tableur)
  - C'est le cas pour les formulaires FAL5 et FAL6
  - Les fichiers sont produits par les déclarants et importés manuellement dans les SI portuaires

[3] Le capitaine du navire ou, à défaut, le consignataire ou l'armateur (art. L5334-6-2)

[4] C'est-à-dire Trafic2000 pour la France

[5] Disponible en téléchargement à l'adresse suivante : http://www.collaboratif-metier.dgmt.equipement.gouv.fr/projet-trafic-2000-r659.html

- Les formats de fichiers correspondant sont disponibles en téléchargement sur le portail d'accueil

- Au format XML
  - Toutes les formalités déclaratives peuvent être assurées de cette façon
  - Les fichiers sont produits par des systèmes d'information et sont transmis puis intégrés automatiquement dans les SI portuaires
  - Deux types de systèmes d'information sont capables de générer ces fichiers XML
    - Le module embarqué, qui permet d'assurer la saisie à bord des navires des formalités déclaratives et leur transmission directe vers les systèmes d'information portuaire (module disponible aujourd'hui sous forme de prototype, uniquement en connexion avec le port de Marseille)
    - Les systèmes d'information des armateurs, dont l'interfaçage avec les SI portuaires sur la base d'un format de message harmonisé au niveau européen sera mis en œuvre ultérieurement

Remarque :

Localement, des formats d'échange non standardisés ont également pu être développés entre les SI des déclarants et les SI portuaires (notamment pour la déclaration des matières dangereuses). Toutefois, ces canaux de transmission sont considérés comme des développements spécifiques ne pouvant pas être intégrés comme des fonctionnalités à part entière du guichet unique portuaire (qui repose sur des principes d'interopérabilité et de compatibilité avec SafeSeaNet, cf article 5, point 3)

Ces moyens techniques (écrans de saisie pour les différents formulaires, import de fichiers aux différents formats) proposés aux déclarants pour répondre aux obligations réglementaires précitées sont progressivement mis en place. Par conséquent, les formalités déclaratives ne peuvent pas toutes, à ce jour, être transmises par leur biais aux systèmes d'information portuaires.

En outre, la saisie et transmission électronique des FAL5 (liste de l'équipage) et FAL6 (liste des passagers) sont également conditionnées à l'obtention de l'autorisation CNIL nécessaire pour la collecte et l'utilisation de données à caractère personnel (procédure en cours).

Afin de communiquer au mieux sur le calendrier de mise en œuvre de ces différents outils de transmission des données, une page d'information dédiée est disponible sur le portail d'accueil du guichet unique à l'adresse suivante :
http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Guichet-unique-portuaire-.html

À terme, toutes les formalités déclaratives obligatoires pour les navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports seront transmises par transfert automatique de fichiers vers les systèmes d'information portuaires puis mises à disposition des systèmes d'information français et européens. Ces évolutions devront se faire selon un calendrier conjointement défini par la DGITM et les différentes parties prenantes du projet.

Le sous-directeur des ports et du transport fluvial

Nicolas TRIFT

ANNEXE
Détails des obligations et des possibilités d'exemption par type de données

FAL 1 – déclaration générale d'entrée et de sortie

OBLIGATIONS DE TRANSMISSION

Les données exigées au titre de l'accomplissement de la formalité déclarative FAL 1 doivent être transmises à **l'entrée des navires dans les ports français** par le capitaine du navire ou son représentant conformément

- **article 4 de la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information :**

« Notification préalable à l'entrée dans les ports des États membres
1. L'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire faisant route vers un port d'un État membre notifie les informations prévues à l'annexe I, point 1, à l'autorité portuaire:
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.»

Le point 1 de l'annexe I précise :
« Informations à notifier en vertu de l'article 4. Informations générales
a) Identification du navire (nom, code d'appel, numéro d'identification OMI ou numéro MMSI)
b) Port de destination
c) Heure probable d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente, et heure probable d'appareillage
d) Nombre total de personnes à bord. »

- **article R.5333-4 du Code des Transports créé par le décret n°2014-1670 du 30 décembre 2014 :**

« Les capitaines transmettent à la capitainerie du port de destination, par écrit ou par voie électronique, selon le modèle en usage dans le port, vingt-quatre heures à l'avance, ou au plus tard au départ du port précédent lorsque celui-ci est situé à moins de vingt-quatre heures de route, ou, à défaut, dès que le port de destination est connu :
1° Pour les navires ou bateaux de commerce et les navires de plaisance d'une longueur supérieure à 45 mètres, une déclaration d'entrée qui comporte :
a) L'identification (nom, indicatif radio, numéro OMI et MMSI) du navire ou bateau ;
b) La date et l'heure probable de l'arrivée dans la zone maritime et fluviale de régulation ;
c) La date et l'heure probable de l'appareillage ;
d) Le nombre total de personnes à bord ;
e) Les caractéristiques physiques du navire ou bateau (jauges brute et nette, déplacement à pleine charge, longueur hors tout, largeur maximale, tirant d'eau maximum du navire ou bateau et tirant d'eau à l'arrivée au port, tirant d'air à l'arrivée) ;
f) Les avaries du navire ou bateau, de ses apparaux ou de la cargaison ;
g) L'état récapitulatif des titres de sécurité et autres documents requis pour la navigation en mer avec leur date de fin de validité.
Le formulaire de l'OMI FAL n°1, déclaration générale, est admis pour effectuer la déclaration d'entrée.»

Par ailleurs, les données exigées au titre de l'accomplissement de la formalité déclarative FAL 1 doivent aussi être transmises par les capitaines de navires ou son représentant **à la sortie du port conformément à l'article R5333-5 du Code des Transports créé par le décret n°2014-1670 du 30 décembre 2014 :**
« Avant d'appareiller, les navires et bateaux de commerce adressent à la capitainerie une demande d'autorisation de sortie comportant :

EXEMPTIONS

Les textes précités ne prévoient pas d'exemption aux obligations de transmission des données prévues dans la formalité déclarative FAL 1.
En application de ces dispositions, aucune dérogation à l'obligation de transmettre le FAL1 n'est donc prévue.

FAL 5 et 6 – listes d'équipages et de passagers

OBLIGATIONS DE TRANSMISSION

La transmission des listes de passagers et d'équipage, par les capitaines de navires ou leur représentant, **à l'entrée des ports français** est une obligation imposée par **le règlement communautaire CE n°562/2006 relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes (Code Frontière Schengen) modifié par le règlement CE n°610/2013.**

Ce règlement établit les règles applicables au contrôle des personnes franchissant les frontières des États membres de l'Union Européenne et notamment les frontières maritimes. Il prévoit, à ce titre, par l'article 18, les conditions de réalisation de ces contrôles par type de frontière et moyens de transport.

L'article 18 renvoie, pour la description de ces modalités de vérification, à l'annexe VI du règlement qui impose, au point 3.1.2, que :
« Le capitaine du navire, l'agent maritime ou toute autre personne dûment habilitée par le capitaine ou authentifiée d'une manière admissible pour l'autorité publique concernée (ci-après dénommés "capitaine") dresse une liste de l'équipage et des éventuels passagers, en indiquant les informations requises dans les formulaires n°5 (liste d'équipage) et n°6 (liste des passagers) de la convention visant à faciliter le trafic maritime international (convention FAL) ainsi que, le cas échéant, le numéro de visa ou de titre de séjour:
— au plus tard vingt-quatre heures avant l'arrivée au port, ou
— au plus tard au moment où le navire quitte le port précédent, si la durée du voyage est inférieure à vingt-quatre heures, ou
— si le port d'escale n'est pas connu ou s'il est modifié durant le voyage, dès que cette information est disponible.
Le capitaine communique la ou les listes aux garde-frontières ou, si le droit national le prévoit, à d'autres autorités pertinentes qui transmettent cette ou ces listes sans délai aux garde-frontières. »

Les dispositions précitées du règlement CE n°562/2006 sont directement applicables en France.

EXEMPTIONS

- **L'annexe VI du règlement CE n°562/2006** modifié par le règlement n°610/2013 comporte des modalités de vérification spécifiques par type de navigation maritime (navire de croisière, navire de plaisance, transbordeurs). **Dans la partie dédiée aux liaisons par transbordeur, le point 3.2.10.** précise que *« le point 3.1.2. (obligation de présenter les listes de l'équipage et des passagers) n'est pas applicable. Si une liste des personnes présentes à bord doit être établie conformément à la directive 98/41/CE du Conseil du 18 juin 1998 relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports d'États membres de la Communauté (1), une copie de cette liste est transmise au plus tard trente minutes après le départ d'un port d'un pays tiers par le capitaine à l'autorité compétente du port d'arrivée situé sur le territoire des États membres.».*
Par conséquent, les transbordeurs sont hors champ d'application des dispositions obligatoires du point 3.1.2. de l'annexe VI du règlement n°562/2006 mais sont néanmoins soumis à l'obligation de transmettre la liste des personnes à bord s'ils entrent dans le champ de la directive 98/41/CE.

Aucune autre mesure dérogatoire ou exemption au règlement n°562/2006 n'est prévue.

FAL 7 – marchandises dangereuses ou polluantes

OBLIGATIONS DE TRANSMISSION

Les données du FAL 7 relatives aux marchandises dangereuses transportées à bord des navires doivent être transmises par les navires **à l'entrée et à la sortie des ports** conformément

- **à l'article 13 de la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information** :
  « *1. L'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire, quelles que soient ses dimensions, transportant des marchandises dangereuses ou polluantes et quittant un port d'un Etat membre notifie, au plus tard au moment de l'appareillage, les informations visées à l'annexe I, point 3, à l'autorité compétente désignée par cet Etat membre.*
  2. L'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire, quelles que soient ses dimensions, transportant des marchandises dangereuses ou polluantes, venant d'un port situé en dehors de la Communauté et faisant route vers un port d'un Etat membre ou devant mouiller dans les eaux territoriales d'un Etat membre notifie les informations visées à l'annexe I, point 3, à l'autorité compétente de l'Etat membre dans lequel est situé le premier port de destination ou de mouillage, au plus tard lorsqu'il quitte le port de chargement, ou dès que le port de destination ou le lieu de mouillage est connu, si cette information n'est pas disponible au moment du départ. »
- **à l'article 21-1-1 de l'annexe I de l'arrêté du 18 juillet 2000 modifié réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes :**
  « *Les capitaines, armateurs, affréteurs, gérants ou consignataires de navires transportant des matières dangereuses ou polluantes sont tenus de s'assurer auprès de la capitainerie que le port peut les recevoir et d'adresser à celle-ci une déclaration au départ du port précédent ou dès que cette information est disponible, si elle ne l'était pas au moment du départ.*
  Lorsque le port d'arrivée concerné n'est pas le premier port de l'Union européenne touché par le navire, le délai pour formuler la déclaration peut être ramené à vingt-quatre heures avant l'arrivée du navire lorsque le port de départ est situé à plus de vingt-quatre heures de route, et peut être fixé à une heure par le règlement local lorsqu'il s'agit d'un voyage maritime court, notamment pour les services réguliers.
  Au départ du port, les capitaines, armateurs, affréteurs, gérants ou consignataires de navires transportant des matières dangereuses ou polluantes formulent une déclaration au plus tard au moment de l'appareillage.
  La déclaration mentionnée aux alinéas précédents comporte l'ensemble des informations mentionnées à l'annexe 1 du présent règlement. Elle ne porte pas sur les provisions de bord ni sur les matériels de bord des navires. »

EXEMPTIONS

- La **directive 2002/59/CE** prévoit, dans son **article 15**, que les Etats membres peuvent exempter les services réguliers effectués entre des ports situés sur leur territoire « *lorsque les conditions suivantes sont réunies:*
  a) la compagnie exploitant les services réguliers visés ci-dessus établit et tient à jour une liste des navires concernés et la transmet à l'autorité compétente concernée,
  b) pour chaque voyage effectué, les informations énumérées à l'annexe I, point 3, sont tenues à la disposition de l'autorité compétente à sa demande. La compagnie doit établir un système interne qui garantit la transmission, sans délai après en avoir reçu la demande, desdites informations à l'autorité compétente 24 heures sur 24, par voie électronique conformément à l'article 13, paragraphe 4. »

- Des exemptions sont prévues dans le droit interne par **l'article 21-1-1-1 de l'annexe I de l'arrêté du 18 juillet 2000 modifié réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes** :
  « *la capitainerie du port de* départ *peut exempter les services réguliers entre des ports situés sur le territoire national des dispositions en matière de déclaration figurant au 21-1-1 du présent règlement sous réserve :*
  1. Que les navires concernés soient des navires rouliers;

2. Que la compagnie exploitant ces services réguliers établisse et tienne à jour une liste de navires concernés et la transmette lors de la demande d'exemption ainsi que lors de toute révision aux capitaineries des autres ports concernés ;
3. Que pour chaque voyage effectué dans le cadre de l'exemption délivrée, les informations prévues au 21-1-1 du présent règlement soient tenues à la disposition des capitaineries des ports concernés. A cet effet, la compagnie établit un système interne qui garantit, 24 heures sur 24, la transmission sous forme électronique et sans délai de ces informations aux capitaineries des ports concernés ;
4. Que toute différence par rapport à l'heure d'arrivée probable au port de destination ou à la station de pilotage égale ou supérieure à trois heures soit notifiée à la capitainerie du port de destination ;
5. Que le service régulier soit prévu pour être assuré pendant une période minimale d'un mois ;
6. Que les voyages effectués soient d'une durée maximale de trois heures ;
7. Que tout navire qui effectue un voyage dans le cadre de l'exemption délivrée ne transporte pas de matières radioactives de la classe 7.
Pour les services réguliers internationaux, la capitainerie du ou des ports concernés peut exempter les services réguliers des dispositions en matière de déclaration figurant au 21-1-1 du présent règlement sous réserve :
- Que la capitainerie s'assure que l'ensemble des autorités compétentes du ou des autres pays concernés soient en mesure de donner leur accord pour accorder une telle exemption ; et
- Que les conditions mentionnées aux 21-1-1-1.1 à 21-1-1-1.7 ci-dessus soient respectées.
Dans tous les cas, toute capitainerie ayant délivré une exemption en adresse à la cellule nationale d'information sur le trafic maritime de la direction des affaires maritimes qui communique à la Commission européenne une liste des compagnies et des navires exemptés ainsi que toute mise à jour de cette liste. »

Les navires respectant l'ensemble des conditions précisées ci-dessus peuvent donc présenter une demande d'exemption. Il n'est pas envisagé d'autre mesure dérogatoire aux dispositions du règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes.

Formulaire Waste – Déclaration sur les déchets d'exploitation et résidus

OBLIGATIONS DE TRANSMISSION

Les informations de la déclaration sur les déchets et résidus des navires doivent être transmises par les capitaines de navires ou leur représentant **à l'entrée des ports** conformément

- **article 6 de la directive 2000/59/CE sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison** :
  « *Les capitaines de navires, autres que les navires de pêche et les bateaux de plaisance ayant un agrément pour 12 passagers au maximum, en partance pour un port situé dans la Communauté doivent compléter fidèlement et exactement le formulaire de l'annexe II et notifier ces renseignements à l'autorité ou à l'organisme désigné à cet effet par l'État membre dans lequel le port est situé:*
  a) au moins vingt-quatre heures avant l'arrivée, si le port d'escale est connu, ou
  b) dès que le port d'escale est connu, si cette information est disponible moins de vingt-quatre heures avant l'arrivée, ou
  c) au plus tard au moment où le navire quitte le port précédent, si la durée du trajet est inférieure à vingt-quatre heures.
  Les États membres peuvent décider que ces renseignements seront notifiés à l'exploitant des installations de réception portuaires, qui les transmettra à l'autorité compétente.
  2. Les renseignements visés au paragraphe 1 sont conservés à bord au moins jusqu'au port d'escale suivant et mis à la disposition des autorités des États membres si elles en font la demande. »

- **article R5334-6 du code des Transports :**
  « *Les capitaines de navires, autres que les navires de pêche et navires de plaisance ayant un agrément pour douze passagers au maximum, doivent fournir, au moins vingt-quatre heures avant l'arrivée dans le port, sauf cas d'urgence, au bureau des officiers de port, les informations*

sur les déchets d'exploitation et les résidus de cargaison de leurs navires. Un arrêté du ministre chargé des ports maritimes fixe le contenu du formulaire qui doit être rempli à cet effet. »

EXEMPTIONS

- **L'article 9 de la directive 2000/59/CE** prévoit la possibilité que les Etats membres exemptent certains navires de cette obligation :

  « 1. Lorsque des navires effectuent des transports maritimes réguliers assortis d'escales fréquentes et régulières et si des preuves suffisantes attestent l'existence d'un arrangement en vue du dépôt des déchets d'exploitation des navires et du paiement des redevances y afférentes dans un port situé sur l'itinéraire du navire, les États membres compétents pour les ports concernés peuvent exempter ces navires des obligations visées à l'article 6, à l'article 7, paragraphe 1, et à l'article 8.
  2. Les États membres informent régulièrement, au moins une fois par an, la Commission des exemptions accordées conformément au paragraphe 1. »

- Des exemptions sont prévues dans le droit interne par l'article **R5334-7 du code des Transports** pour les navires exemptés de la redevance sur les déchets d'exploitation des navires. Toutefois cette exemption de redevance ne concerne, **conformément à l'article R5321-39 du code des Transports**, que les navires *« qui, effectuant des escales fréquentes et régulières, selon un itinéraire et un horaire fixés à l'avance, ne déposent pas leurs déchets d'exploitation dans le port, si le capitaine du navire peut justifier qu'il est titulaire soit d'un certificat de dépôt, soit d'un contrat de dépôt des déchets d'exploitation de son navire et du paiement de la redevance y afférente, passé dans un port d'un Etat membre de l'Union européenne situé sur l'itinéraire effectif du navire.* ». L'autorisation doit être validée par l'autorité portuaire du port.

Aucune autre exemption n'est prévue.

Formulaire ISPS – Renseignements en matière de sûreté

OBLIGATIONS DE TRANSMISSION

La transmission des renseignements en matière de sureté, par les navires à **l'entrée des ports**, relève d'une obligation imposée par le **règlement communautaire CE n°725/2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires,** article 6 :

« 1. Lorsqu'un navire, relevant des prescriptions des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS et du code ISPS ou de celles de l'article 3 du présent règlement, annonce son intention d'entrer dans un port d'un État membre, l'autorité de sûreté maritime compétente de cet État membre exige la fourniture des renseignements prévus au paragraphe 2.1 de la règle 9 (navires ayant l'intention d'entrer dans un port d'un autre gouvernement contractant) des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS. Cette autorité analyse, dans la mesure nécessaire, les renseignements fournis, et applique, en tant que de besoin, les procédures prévues au paragraphe 2 de la même règle SOLAS.
2. Les renseignements visés au paragraphe 1 sont fournis:
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 le port d'escale devient connu.
3. Un rapport est conservé de la procédure suivie pour chaque navire impliqué dans un incident de sûreté, tel que défini au paragraphe 1.13 de la règle 1 (définitions) des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS. »

Les dispositions de l'article 6 du règlement CE n°725/2004 sont directement applicables en France.

EXEMPTIONS

L'article 7 du règlement CE n°725/2004 prévoit des possibilités d'exemption :
"*Les États membres peuvent exempter les services réguliers effectués entre des installations portuaires situées sur leur territoire de l'exigence prévue à l'article 6 lorsque les conditions suivantes sont réunies:*
a) la compagnie exploitant les services réguliers visés ci-dessus établit et tient à jour une liste des navires concernés et la transmet à l'autorité de sûreté maritime compétente quant au port concerné,
b) pour chaque voyage effectué, les renseignements prévus au paragraphe 2.1 de la règle 9 des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS sont tenus à la disposition de l'autorité de sûreté maritime compétente à sa demande. La compagnie doit établir un système interne qui garantit la transmission desdites informations à l'autorité de sûreté maritime compétente 24 heures sur 24, sans délai après en avoir reçu la demande.
Lorsqu'un service régulier international est exploité entre deux États membres ou plus, chacun des États membres concernés peut demander aux autres États membres qu'une exemption soit accordée pour ce service conformément aux conditions prévues au paragraphe 1.
....
Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 et 2, un État membre peut, pour des raisons de sûreté et au cas par cas, demander la fourniture des informations visées au paragraphe 2.1 de la règle 9 des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS, préalablement à l'entrée dans un port."

Les compagnies exploitant des services réguliers peuvent donc présenter une demande d'exemption auprès du département de la sûreté dans les transports. Si elles sont accordées, elles peuvent être délivrées pour plusieurs années mais doivent être validées chaque année pour l'année suivante *via* une déclaration de poursuite du service régulier auprès des capitaineries concernées.

Aucune autre mesure dérogatoire ou exemption n'est prévue dans le droit français.

Déclaration Maritime de Santé

OBLIGATIONS DE TRANSMISSION

La déclaration maritime de santé n'est obligatoire pour les navires **à l'entrée des ports** que dans les cas de survenance d'un événement sanitaire à bord ou sur demande d'un représentant de l'Etat conformément à **l'article 3115-25 du code de la santé publique** :
« *Tout événement sanitaire survenant à bord d'un navire effectuant un voyage international et susceptible de constituer un risque pour la santé publique fait l'objet d'une notification obligatoire à la capitainerie du port dans lequel il fait escale. Cette notification s'effectue par la transmission vingt-quatre heures avant son entrée dans le port de la déclaration maritime de santé mentionnée à l'article 37 du règlement sanitaire international (2005). La capitainerie transmet la déclaration maritime de santé à l'agence régionale de santé. Le préfet peut soumettre le navire à une inspection par les agents mentionnés à l'article L.3115-1.*
Le représentant de l'Etat territorialement compétent, après avis de l'agence régionale de santé, peut en toutes circonstances demander à un navire de transmettre la déclaration maritime de santé selon les dispositions prévues au premier alinéa »

EXEMPTIONS

Aucune exemption réglementaire n'est prévue.