

GRUNDMOTAT TIL
FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

11. maj 2009

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i Fællesskabets medlemsstater, og om ophævelse af direktiv 2002/6/EF – KOM(2009)11

Resumé

Forslaget har til formål at afskaffe eller forenkle dokument- og varekontrollen med skibe og gods i trafik mellem havne i Fællesskabet. Dette sker ved at skære ned i det antal oplysninger, der leveres flere gange til forskellige myndigheder, samt ved at stille krav om, at elektronisk indberetning af alle foreskrevne oplysninger kan ske til ét sted. Derudover ajourføres de eksisterende meldeformularer, som opfølgning på revisionen i 2005 af FN's internationale søfartsorganisation, IMO's, konvention fra 1965 om lettelse af international samfærdsel ad søvejen.

Forslaget vil formentlig kræve lovændring.

1. Baggrund og indhold

Kommissionen har den 22. januar 2009 fremlagt forslaget i forbindelse med Kommissionens meddelelse og handlingsplan om etablering af et europæisk søtransportområde uden grænser, KOM(2009)10. Forslaget er modtaget i dansk sprogversion den 20. februar 2009.

Forslaget er fremsat i henhold til Traktatens artikel 80, stk. 2, og kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i artikel 251.

Kommissionen henviser i dens begrundelse for forslaget til, at en række standardformularer ("FAL-formularer"), som anvendes i forbindelse med et skibs ankomst og afgang til og fra havne indenfor Fællesskabsområdet, og som medlemsstaterne skal godtage, blev ændret i 2005. Standardformularerne hidrører fra FN's internationale søfartsorganisation, IMO's, konvention fra 1965 om lettelse af international samfærdsel ad søvejen ("FAL-konventionen"). Det foreslås, at formularerne vedrørende meldeformaliteter i bilaget til det eksisterende direktiv 2002/6/EF bringes i overensstemmelse med de reviderede FAL-formularer, at selve direktivet ophæves og erstattes med det foreslåede direktiv.

I forventning om, at IMO's FAL-komité vil udarbejde en formular, der sikrer ensartede maritime sikringsoplysninger fra skibe, foreslår Kommissionen endvidere en foreløbig formular, der skal finde anvendelse,

indtil en harmoniseret formular er vedtaget i IMO-regi. Formularen skal anvendes til afgivelse af de maritime sikringsoplysninger, der kræves efter forordning 725/2004/EF om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter. Oplysningerne i henhold til forordningen afgives til brug for den kompetente maritime sikringsmyndigheds sikkerhedsvurdering af skibe, når det meddeler anløb af en havn i den pågældende medlemsstat.

Derudover indebærer forslaget, at oplysninger, der allerede er indberettet i henhold til andre EU-retsakter ved et skibs ind- og/eller afsejling, ikke også skal medtages på FAL-formularerne. Der er tale om oplysninger nævnt i direktiv 1995/21 om havnestatskontrol, direktiv 2000/59 om modtagefaciliteter i havne til driftsaffald og lastrester fra skibe, direktiv 2002/59 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og forordning 725/2004 om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter. Hvor der ikke er EU-bestemmelser om indberetning, skal oplysninger fremsendt efter bestemmelserne i FAL-konventionen accepteres af medlemsstaterne.

Det foreslås endvidere, at FAL-formularerne skal fremlægges i overensstemmelse med IMO's sprogregler. Der findes ingen entydig definition af "IMO's sprogregler", men arbejdsprogene i IMO er fransk, engelsk og spansk.

Kommissionen henviser i forslaget til, at telefax stadig er det hyppigst anvendte kommunikationsmiddel mellem skib og havn. Oftest er elektronisk kommunikation kun mulig i større havne. Det foreslås derfor, at skibenes indrapportering af samtlige oplysninger, som er omfattet af direktivet, skal kunne ske elektronisk via SafeSeaNet til den kompetente myndighed udpeget af medlemsstaten inden den 15. februar 2013. SafeSeaNet er et EU-baseret elektronisk netværk til udveksling af maritimt relaterede informationer mellem medlemslandene. I Danmark er Søværnets Operative Kommando den kompetente myndighed. Datoen den 15. februar 2013 er den dag, Europa-Parlamentets og Rådets beslutning 70/2008 om papirløse rammer for told og handel træder i kraft.

De oplysninger, der vil skulle indberettes via SafeSeaNet, er oplysninger om passagerer, besætning, lasten, besætningens personlige ejendele, indholdet af skibsproviant, farligt gods samt oplysninger, der kræves i medfør af det maritime sundhedsbevis. Indberetningssystemerne, der skal udvikles, skal derfor være kompatible med SafeSeaNet.

Endelig foreslås det, at skibe i fart mellem havne inden for Fællesskabets toldområde bør fritages for pligten til at forelægge FAL-formularer, når de ikke undervejs anløber en havn uden for Fællesskabets område.

2. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget.

3. Nærhedsprincippet

Som begrundelse for forslaget anfører Kommissionen, at den frie transport af varer ad søvejen inden for Fællesskabets område nødvendiggør en ændring af den eksisterende fællesskabslovgivning.

Da der er tale om ændring af eksisterende fællesskabslovgivning, finder regeringen på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt.

4. Gældende dansk ret

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/6/EF om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i Fællesskabets medlemsstater, er gennemført ved bekendtgørelse nr. 656 af 19. juni 2007 om toldbehandling og bekendtgørelse nr. 635 af 24. juni 2008 om udlændinges adgang her til landet.

5. Høring

Forslaget har været sendt i høring hos medlemmerne af EU-specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål samt Danmarks Skibsmægler Forening.

Der er modtaget høringssvar fra Danmarks Rederiforening, Danmarks Skibsmægler Forening og Danske Havne.

Danmarks Rederiforening og Danmarks Skibsmægler Forening støtter forslaget. De mener dog, at indførelsen af en ny formular til afgivelse af sikringsoplysninger forud for anløb af en EU-havn harmonerer dårligt med ønsket om rationalisering af meldeformaliteterne. Man så hellere, at der i IMO-regi arbejdes globalt for en harmoniseret formular, før der bliver indført en regional formular i EU.

Danske Havne, Danmarks Rederiforening og Danmarks Skibsmægler Forening er positivt indstillet over for udviklingen af et elektronisk system, der kan forenkle udvekslingen af data mellem skibe og havne. Det er vigtigt, at dette system sikrer, at de relevante oplysninger gnidningsfrit kan udveksles på tværs af alle systemer, såvel eksisterende som planlagte. Systemet bør endvidere tilpasses det reelle informationsbehov - og ikke omvendt, og det bør ikke kun tage højde for de store havne, men også mindre havne med kun få anløb.

Danske Havne anfører, at der vil være omkostninger for havnene i forbindelse med indførelse af et elektronisk indberetningssystem. Den foreslåede nye formular vedrørende maritim sikring vil også betyde ekstraomkostninger for havnene, da det eksisterende elektroniske indberetningssystem vil skulle tilpasses.

Danske Havne udtrykker endvidere bekymring for, at alle før-ankomst oplysninger samles i SafeSeaNet, således at havnespecifikke oplysninger om fx liggeplads, affaldsmottagelse mv. ikke vil blive sendt direkte til havnen.

Det kan komme til at betyde, at havnen vil skulle bruge ressourcer på at overvåge systemet, og at oplysninger, der alene vedrører skibe og havne, ikke længere vil kunne ændres nemt og effektivt.

6. Andre landes holdninger

Rådets forhandlinger om forslaget er endnu ikke indledt.

7. Foreløbig dansk holdning

Regeringen er generelt positivt indstillet over for forslag, der letter de administrative byrder for erhvervslivet i forbindelse med skibes ankomst og afsejling fra havne og således fremmer skibsfartens konkurrenceevne. Man støtter derfor forslagets hovedsigte.

Forslagets henvisning til, at FAL-formularerne skal fremlægges i overensstemmelse med IMO's sprogeregler, synes problematisk. Efter regeringens opfattelse bør direktivet tage endelig stilling til spørgsmålet om indberetningssprog, som bør være engelsk, da engelsk er det internationale skibsfartssprog.

På det seneste møde i IMO-FAL komiteen i januar d.å. blev det besluttet ikke at udarbejde ny IMO-FAL formular vedrørende sikringsinformation. Det harmonerer herefter ikke med forslagets formål om at forenkle meldeformaliteterne at indføre en ny formular til sikringsoplysninger, der kun kommer til at skulle bruges ved intern EU-fart.

Det vurderes endvidere, at indførelse af den nye midlertidige formular, inden den elektroniske indberetning via SafeSeaNet er på plads, vil betyde øgede administrative byrder for havnene i form af kontrol af anvendelse og udfyldelse af formularen samt vidererapportering i SafeSeaNet.

Endelig bør reglerne udformes, således at det fortsat er muligt at kontrollere, hvad der medbringes af uberigtiget proviant mv. (cigaretter, spiritus, vin mv.) til besætningens eget brug.

8. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget skønnes at ville kræve lovændring, som giver hjemmel til at forskrive en pligt til at foretage indberetning til SafeSeaNet. Der vil eventuelt også blive behov for at ændre bekendtgørelsen om sikring af havne og havnefaciliteter.

Forslaget skønnes at få statsfinansielle konsekvenser, idet forslaget indebærer, at SafeSeaNet vil skulle udvikles i forhold til den nuværende version.

Direktivforslaget indebærer navnlig, at oplysninger, der vedrører SKAT (oplysninger om lastens og varers art samt besætningens ejendele), Transportministeriet (oplysninger til brug for sikring af havne og havnefaciliteter) samt Justitsministeriet (oplysninger til brug for ind og udrejsekontrol ved grænsen), som noget nyt skal indberettes til SafeSeaNet.

Det vurderes, at ændringerne i SafeSeaNet er af et sådan omfang, at det blandt andet vil kunne medføre meromkostninger til personale til systemhåndtering, softwareudvikling samt drift af selve systemet. Fordeling af eventuelle statsfinansielle konsekvenser forbundet med implementeringen af direktivet afholdes efter aftale mellem de relevante ministerier og parter inden for eksisterende rammer.

9. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have samfundsøkonomiske konsekvenser.

10. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

En fuld elektronisk gennemførelse af SafeSeaNet vurderes at ville begrænse de administrative byrder for erhvervslivet, idet der sker en administrativ forenkling samt indføres it-løsninger i forbindelse med skibenes indberetning af oplysninger ved anløb og afgang.

Med den gradvise gennemførelse, som forslaget lægger op til, er der risiko for, at den opnåede lettelse for indrapportering fra skibene samtidig vil medføre øgede administrative byrder for havnene.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.