

U 33/2009 rd

Statsrådets skrivelse till Riksdagen om ett förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv (*direktivet om rapporteringsformaliteter för fartyg*)

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen översänds till riksdagen Europeiska gemenskapernas kommissions förslag av den 27 januari 2009 till Europaparlamentets och rådets direktiv om rapporteringsformaliteter för far-

tyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater och om upphävande av direktiv 2002/6/EG samt en promemoria om förslaget.

Helsingfors den 23 april 2009

Kommunikationsminister *Suvi Lindén*

Regeringsråd Jaana Heikkinen

KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

PROMEMORIA

EU/2009/0570

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV OM RAPPORTERINGSFORMALITETER FÖR FARTYG SOM ANKOMMER TILL OCH/ELLER AVGÅR FRÅN HAMNAR I GEMENSKAPENS MEDLEMSSTATER OCH OM UPPHÄVANDE AV DIREKTIV 2002/6/EG, KOM(2009) 11 SLUTLIG**1 Förslagets bakgrund och syfte**

Europeiska gemenskapernas kommission lade den 27 januari 2009 fram ett förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater och om upphävande av direktiv 2002/6/EG. Förslaget blev tillgängligt på andra språk än franska den 19 februari 2009. Den rättsliga grunden för direktivförslaget är artikel 80 i EG-fördraget. Förslaget behandlas i medbeslutandeförfarande enligt artikel 251.

Direktivförslaget syftar till att bidra till att främja utvecklingen av en inre marknad för sjöfarten. Förslaget anknyter till inrättandet av ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder, som kommissionen lade fram ett meddelande och en handlingsplan om samtidigt med direktivförslaget (KOM (2009) 10, E 16/2009 vp).

Syftet med inrättandet av ett område för sjötransporter utan hinder är att minska de administrativa förfarandena för fartyg som går mellan hamnar inom EU. För närvarande omfattas sjötransporterna inom EU av en mängd tull- och transportbestämmelser, som inte finns i fråga om landtransporter mellan medlemsländerna. Med ett område för sjötransporter utan hinder eftersträvar man att avskaffa eller förenkla dokumentkontrollerna och de fysiska kontrollerna av fartyg och varor som går mellan hamnar inom EU.

Syftet med direktivförslaget är att förenkla rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater och att öka användningen av data- och kommunikations-

teknik med ökad effektivitet som målsättning.

För närvarande föreskrivs det om rapporteringsformaliteter för fartyg i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/6/EG. I direktivet åläggs medlemsländerna att lämna de uppgifter som krävs enligt rapporteringsformaliteter för fartyg på rapporteringsformulär som har standardiserats av Internationella sjöfartsorganisationen IMO, s.k. FAL-formulär. Rapporteringsformulären grundar sig på IMO:s konvention om förenkling av formaliteterna i internationell sjöfart (FAL-konventionen, FördrS 27/1967). Sedan 2002 har dock gemenskapslagstiftningen kompletterats med bl.a. bestämmelser om säkerhet och skydd, där det föreskrivs om nya rapporteringsskyldigheter för fartyg. I förslaget anser kommissionen att de uppgifter som enligt gemenskapslagstiftningen krävs då fartyg ankommer till och/eller avgår från hamnar omfattar de uppgifter som krävs enligt FAL-formulären och att det således inte ska vara nödvändigt att lämna in FAL-formulär.

2 Förslagets huvudsakliga innehåll och tillämpningsområde

Avsikten med direktivet är att minska den invecklade administrationen i samband med sjötransporter utan att det dock görs avkall i fråga om sjösäkerheten, sjöfartsskyddet eller miljöskyddet.

Direktivet ska tillämpas på rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater (artikel 2). När ett fartyg anlöper en hamn ska fartygets befälhavare eller annan behörig person tillhandahålla de uppgif-

ter som krävs enligt rapporteringsformali-terna minst 24 timmar i förväg eller senast när fartyget lämnar föregående hamn, om sjöresan kommer att vara mindre än 24 timmar (artikel 4). Om anlöpningshamnen inte är känd eller om den ändras under resan, ska uppgifterna tillhandahållas så snart som de är tillgängliga.

Enligt förslaget ska det antal uppgifter som vid upprepade tillfällen måste lämnas till olika hamnmyndigheter minskas genom att den överföring av uppgifter som föreskrivs i direktiven 95/21/EG (direktivet om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll)), 2000/59/EG (direktivet om mottagningsanordningar i hamn för fartygs-genererat avfall och lastrester), 2002/59/EG (direktivet om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen) samt i förordning (EG) nr 725/2004 (förordningen om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar), och, om nödvändigt, den internationella koden för sjötransport av farligt gods anses omfatta överföring av all den information som myndigheterna kan tänkas behöva i samband med att fartyg ankommer till eller avgår från hamnar (artikel 5). De uppgifter som krävs enligt dessa rättsakter och bestämmelser motsvarar de uppgifter som krävs enligt FAL-formulären och således behöver formulären inte längre lämnas in. På FAL-formulär översänds fortfarande sådana uppgifter som inte krävs enligt gemenskapslagstiftningen. Fartyg som går mellan hamnar inom Europeiska gemenskapens tullområde behöver dock inte skicka in FAL-formulär, om varorna omfattas av ett antagande om gemenskapsstatus (artikel 8). Denna bestämmelse beaktar redan inrättandet av ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder (KOM (2009) 10), varvid utgångspunkten är att de varor som transporteras anses vara gemenskapsvaror, som således inte behöver tullklareras vid avgång eller ankomst.

Direktivförslaget främjar också användningen av elektroniska system för dataöver-

föring. Elektroniska system som alla hamninstanser kan använda för utbyte av information används enligt kommissionen enbart i ett fåtal stora hamnar eller av få medlemsstater. Om man i större utsträckning skulle övergå till elektroniska system för dataöverföring skulle rutinemässiga uppgifter kunna elimineras och misstag och förseningar undvikas. Det är motiverat att övergå till elektronisk dataöverföring också av den orsaken att det inom EU redan har fattats ett beslut om en papperslös miljö för tullen och handeln (beslut nr 70/2008/EG). Enligt förslaget ska alla uppgifter som krävs enligt direktivet kunna överföras elektroniskt så snart som möjligt, dock senast den 15 februari 2013, då bestämmelserna om en papperslös miljö för tullen och handeln träder i kraft (artikel 7). De elektroniska systemen ska vara driftskompatibla och förenliga med det SafeSeaNet-system som har inrättats genom direktiv 2002/59/EG och de datasystem som föreskrivs i beslut 70/2008/EG så att uppgifterna registreras endast en gång. Genom att frångå användningen av dokument i pappersform blir det i framtiden möjligt att tillämpa det s.k. systemet med en enda kontaktpunkt, där alla administrativa förfaranden utförs på ett samordnat sätt mellan olika instanser via elektronisk dataöverföring.

I bilagorna till förslaget åskådliggörs den förteckning över FAL-formulär som har antagits av IMO (bilaga I), skapas samstämmighet mellan FAL-formulären och de formulär som tillämpas i enlighet med gemenskapslagstiftningen (bilaga II) och införs ett nytt formulär för sjöfartsskyddet i väntan på att IMO ska godkänna ett motsvarande formulär (bilaga III).

3 Förslagets tillämplighet i Finland

Bestämmelserna i förslaget lämpar sig för Finland och genomförandet medför inga problem. Det gällande direktivet 2002/6 EG, som gäller rapporteringsformaliteter för fartyg, möjliggör redan elektronisk dataöverföring. I Finland överförs redan uppgifter med hjälp av PortNet-systemet, som upprätthålls av Sjöfartsverket. Detta system uppfyller

också redan kraven på driftskompatibilitet med gemenskapens SafeSeaNet.

4 Förslagets verkningar på lagstiftningen i Finland

Vilka uppgifter fartyg som ankommer till eller avgår från en hamn ska uppge bestäms i en föreskrift av tullstyrelsen, som har utfärdats med stöd av 4 § i tullagen (1466/1994), och en föreskrift av Sjöfartsverket, som har utfärdats med stöd av 2 § i lagen om Sjöfartsverket (939/2003). Förslaget förutsätter att dessa föreskrifter ses över.

5 Ekonomiska konsekvenser

De föreslagna åtgärderna förenklar avsevärt de administrativa förfarandena i samband med fartygsanlöp och medför avsevärda besparingar i arbetstid och ekonomiska resurser både i hamnarna och på fartygen. Kostnaderna minskar och tiden i hamn förkortas. Eftersom modellen med elektronisk dataöverföring redan används i Finland, har direktivet inga direkta statsfinansiella konsekvenser.

6 Behandlingen av ärendet

Behandlingen av direktivförslaget har ännu inte inletts i rådets arbetsgrupp. Europaparlamentet har inte ännu beslutat om tidsplanen för behandlingen av ärendet.

De viktigaste aktörerna inom sjöfarten har gett sina utlåtanden och ärendet har behandlats den 14.4.2009 i ett skriftligt förfarande i trafiksektionen, som är underställd kommittén för EU-ärenden.

7 Statsrådets ståndpunkt

Statsrådet anser att åtgärderna i kommissionens direktivförslag kan understödjas med tanke på närsjöfarten, som är viktig för Finland. De föreslagna åtgärderna bidrar till att minska de administrativa hindren när fartyg anlöper hamnar. Det har redan visat sig att uppgifter kan överföras elektroniskt genom det system som används i Finland. De föreslagna åtgärderna bidrar också till utvecklingen av ett elektroniskt tullsystem.