



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 21.1.2009
KOM(2009) 11 endelig

2009/0005 (COD)

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

{ SEK(2009) 46 }

{ SEK(2008) 47 }

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

- *Begrundelse og formål*

Dette direktivforslag om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i Fællesskabets medlemsstater, er et led i etableringen af et europæisk søtransportområde uden barrierer, jf. Kommissionens meddelelse KOM(2009) 10, der udsendes sammen med dette forslag.

Ideen er at afskaffe eller forenkle dokument- og varekontrollen med skibe og gods i trafik mellem havne inden for Den Europæiske Unions område.

Det foreslåede direktiv skal afløse Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/6/EF¹ af 18. februar 2002 for at imødekomme behov på følgende områder:

1. Ændring af FAL-konventionen og sammenhæng med andre retsakter fra Fællesskabet

Den Internationale Søfartsorganisation IMO's FAL-konvention letter og harmoniserer på verdensplan de administrative formaliteter, som skibe skal opfylde ved anløb og afsejling. Den blev undertegnet den 9. april 1965 og trådte i kraft 5. marts 1967. Mange af EU's medlemsstater har undertegnet og ratificeret konventionen, siden den trådte i kraft.

Den 18. februar 2002 vedtog EU direktiv 2002/6/EF, som pålægger medlemsstaterne at bruge en række standardformularer, der hidrører fra FAL-konventionen. Siden 2002 er fællesskabslovgivningen blevet udvidet med nye sikkerhedsbestemmelser. Det drejer sig om formaliteter, som skal opfyldes i henhold til følgende retsakter eller med senere ændringer, som dels kræver formaliteter opfyldt på deres egne områder, dels på Schengen-grænsekodexens område, jf. forordning (EF) nr. 562/2006: Rådets direktiv 95/21/EF af 19. juni 1995 (havnestatskontrol), Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 725/2004 af 31. marts 2004 om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter.

FAL-konventionen blev på sin side ændret under det 32. møde i IMO's FAL-komité i juli 2005 med det formål at få den til at omfatte flere formaliteter. Med denne ændring tilføjer FAL-konventionen en rubrik om affaldsbehandling til FAL-formular 1, almindelig erklæring. I europæiske havne forlanges der derimod en særlig erklæring om affald og rester om bord i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/59/EF af 27. november 2000 om modtagefaciliteter i havne til driftsaffald og lastrester fra skibe. Forholdet mellem disse to forskrifter må altså præciseres.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/6/EF af 18. februar 2002 om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til og/eller afgår fra havne i Fællesskabets medlemsstater (EFT L 67 af 9.3.2002, s. 31).

EU-lovgivningens og FAL-konventionens udvikling gør søtransportens administrative vilkår mere og mere indviklede, at det må afbødes uden at svække søfartens sikkerhed og miljøbeskyttelsen. Under alle omstændigheder bør delegationerne fra EU's medlemsstater under møderne i FAL-udvalget bestræbe sig på at få FAL-konventionens formularer til at stemme overens med de formularer, som den bestående EU-lovgivning foreskriver.

Da FAL-konventionen blev revideret i 2005 blev der indført ændringer i IMO-formularerne Almindelig erklæring, Erklæring om skibsstores, Erklæring om besætnings personlige ejendele, Besætningsliste og Passagerliste og i dertil knyttede standarder og anbefalet praksis. Indtil nærværende direktiv træder i kraft, bør de kompetente havnemyndigheder efter Kommissionens opfattelse anse forskrifterne i direktiv 2002/6/EF for at kunne opfyldes ved hjælp af de formularer, IMO har udsendt på grundlag af IMO-konventionen som ændret i juli 2005.

2. Ny formular til sikringsoplysninger forud for anløb af en havn i en medlemsstat

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 725/2004 af 31. marts 2004 om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter pålægger medlemsstaternes kompetente maritime sikringsmyndigheder at forlange oplysninger, når et skib giver meddelelse om, at det vil anløbe en havn inden for myndighedens område. For at harmonisere anmodningerne om oplysninger har Kommissionen forelagt et udkast til formular for udvalget for maritim sikring, "Marsecudvalget". Udvalget godkendte formularen på sit 5. møde den 20. marts 2005 og gjorde opmærksom på, at medlemsstaterne i de enkelte tilfælde kan udbede sig flere (eller færre) oplysninger. Kommissionen mener, at oplysningerne bør fremlægges på en harmoniseret blanket, der på internationalt plan skal vedtages af IMO's FAL-komité, hvorfor den også har fremlagt sit udkast for dette udvalg. Her er de tekniske drøftelser stadig i gang, for det er et udvalg, der mødes meget sjældent. Derfor foreslår Kommissionen, at den model, Marsecudvalget har godkendt, jf. bilag III i direktivforslaget, bruges som en overgangsløsning, indtil en sådan harmoniseret formular kan vedtages på internationalt plan. Med bistand fra dette udvalg kan Kommissionen, så snart FAL-komitéen har vedtaget den harmoniserede internationale formular, indføre denne som eneste grundlag for medlemsstaternes anmodninger om sikringsoplysninger efter proceduren for ændring af bilagene, jf. direktivforslagets artikel 9.

3. For lidt edb-brug og for mange myndigheder i havnene

Den dag i dag bruges telefaxen til udveksling af oplysninger i over halvdelen af havnene, for kun i få store havne eller medlemsstater er der elektroniske dataudvekslingssystemer, der kan bruges af alle havneverdenens aktører. Den situation medfører en stigende mængde af repetitive opgaver. Den er også en kilde til træghed og fejl, som man kan rydde af vejen ved at gøre elektronisk udveksling af oplysninger til normen. I beslutning nr. 70/2008/EF om papirløse rammer for told og handel har Parlamentet og Rådet allerede vist vejen frem og lagt en tidsplan for fremsendelse af de data, der er nødvendige for toldvæsenets arbejde. Det er vigtigt, at de systemer, aktørerne kan benytte til andre meldeformaliteter end dem, der vedrører toldvæsenet, udvikles hurtigt og på en måde, der giver god sammenhæng til toldsystemerne.

4. Uensartethed i anvendelsen af direktiv 2002/6/EF

Dertil kommer, at en undersøgelse fra Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed af situationen i fyrrer havne har vist, at selvom direktiv 2002/6/EF i det store hele anvendes fornuftigt i medlemsstaterne, var det ikke altid muligt at nå det tilsigtede forenklingsmål. Sommetider er der flere forskellige myndigheder, der forlanger blanketterne udfyldt, eller også er de oplysninger, men tidligere har bedt om, ikke altid udeladt af anmodningen. Det vil sige, at direktiv 2002/6/EF indfører yderligere formaliteter i tillæg til dem, der skulle have været erstattet. Der er endda også havne, som fortsat benytter blanketter, der er fortrykt på det nationale sprog og sommetider indeholder flere supplerende rubrikker.

- ***Generel baggrund***

Efter reaktioner fra medlemsstaterne og erhvervslivet bekræftede Kommissionen i sin meddelelse af 13. juli 2006 til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om midtvejsevalueringen af programmet til fremme af nærskibsfarten, at det spiller en stor rolle i bestræbelserne på at fremme nærskibsfarten, at FAL-formularerne bruges, og den annoncerede, at den ville aktualisere meddelelsen efter de seneste beslutninger i IMO.

- ***Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører***

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/6/EF om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til og/eller afgår fra havne i Fællesskabets medlemsstater har til formål at forenkle og harmonisere formaliteterne og de administrative dokumenter ved at tilrettelægge ensartede dokumentationsprocedurer på grundlag af formularerne i FAL-konventionen under Den Internationale Søfartsorganisation.

- ***Overensstemmelse med fællesskabets politik på andre områder***

Forslaget medvirker til at realisere målene i Lissabonstrategien ved at forenkle administrative procedurer og udnytte informations- og kommunikationsteknologien for at øge effektiviteten.

2. INTERESSENTHØRING OG KONSEKVENSANALYSE

- ***Høring af interesserede parter***

Der har været holdt høring af interesserede parter dels over internettet, dels ved forelæggelse af det forberedende arbejde i særlige forummer og nationale ekspertgrupper og endelig på to faglige seminarer.

Høringen har givet mulighed for at indhente synspunkter hos de forskellige berørte parter, offentlige såvel som private. Bidragene har vist, at der er bred enighed om de opstillede forenklingsmål. Mangfoldige detaljerede bemærkninger er taget i betragtning i de tekniske bestemmelser i de to forslag til retsakter, som er blevet resultatet.

Ekspertbistand

Kommissionen har fået eksterne sagkyndige til at lave en cost-benefit-analyse af forslaget.

Konsulentfirmaet har vurderet omkostninger og udbytte ved de forskellige muligheder for at nå målet om enklere administration. Vurderingen bygger på en analyse af den foreliggende litteratur og på samtaler med ledere af havne, der er repræsentative for samtlige europæiske havne.

Blandt de hørte organisationer skal først og fremmest nævnes medlemmerne af den europæiske havneorganisation, ESPO, redernes organisation, ECSA, og repræsentanter for de berørte offentlige instanser (især told- og havnemyndigheder).

Der er ikke under høringen fundet tegn på risici ved forslaget.

Høringssvarene er sammenfattet på Kommissionens websted, Europa.

- ***Konsekvensanalyse***

Der blev i konsekvensanalysen set på følgende muligheder:

Mulighed A: Ingen initiativer på fællesskabsplan.

Mulighed B: Da kontrollen med varerne på det indre marked er foreskrevet i forskellige lovkomplekser, kan forenklingen foretages i hvert enkelt lovkompleks for sig.

Mulighed C: Der vedtages et sæt sammenhængende foranstaltninger for at fjerne de administrative hindringer for den frie omsætning af fællesskabsvarer m.v. mellem europæiske havne.

Rapporten om konsekvensanalysen er et offentligt dokument, som foreligger på Kommissionens websted, Europa.

3. FORSLAGETS JURIDISKE INDHOLD

- ***Resumé af forslaget***

Disse mål søger direktivforslaget at nå ved at skære ned i det antal informationer ned, der skal leveres flere gange til forskellige havnemyndigheder. Udgangspunktet er, at alle de søfartsoplysninger, som myndighederne har brug for ved indsejling og/eller udsejling, er dækket af de krav om forelæggelse af oplysninger, der stilles i direktiv 95/21/EF, 2002/59/EF, 2000/59/EF, i forordning (EF) nr. 725/2004 og i givet fald i den internationale kode for søtransport af farligt gods. Nogle af disse oplysninger forelægges allerede elektronisk ved hjælp af Fællesskabets maritime informationsudvekslings-system, SafeSeaNet. Internationale regeludstedende instanser som Den Internationale Søfartsorganisation og Verdenstoldorganisationen har udarbejdet formater for elektronisk fremsendelse af FAL-formularer. Med disse formularer får havnemyndighederne oplysninger nok om skibe fra tredjelande. Derfor kræves der ikke FAL-formularer for skibe, der ankommer fra EU-havne. Fremsendelse af alle de oplysninger, der forlanges i dette direktiv, skal snarest muligt og senest den 15. februar 2013 ske elektronisk via

SafeSeaNet til en kompetent myndighed udpeget medlemsstaten, for på denne dato træder beslutning nr. 70/2008/EF om papirløse rammer for told og handel i kraft. Det her foreliggende forslag indeholder dels en sammenligningstabel mellem FAL-formularerne og de oplysninger, som skal fremlægges i henhold til ovennævnte retsakter, dels en ny formular med sikringsoplysninger.

Direktivforslaget giver medlemsstaterne en frist på et år til at gennemføre bestemmelserne i national ret.

- ***Retsgrundlag***

EF-traktatens artikel 80, stk. 2.

- ***Subsidiaritetsprincippet***

For at rydde hindringer af vejen for den frie omsætning af varer, der transporteres til søs, er det nødvendigt at lette en række procedurer, som skyldes retsakter fra Fællesskabet, hvis anvendelse resulterer i to typer formaliteter: dem, der vedrører skibene og de ressourcer, der er nødvendige for skibenes drift, og dem, der vedrører de transporterede varer. Disse procedurer tages op i to forskellige forslag til lovgivning.

- ***Proportionalitetsprincippet***

Den type retsakt, der foreslås, overlader medlemsstaterne en vis manøvremargin, idet den fastsætter mål i form af de resultater, der skal nås, uden at foreskrive, hvilke midler der skal benyttes.

Den valgte løsning af den, der giver det bedste samlede forhold mellem omkostninger og effektivitet for de berørte parter.

- ***Reguleringsmiddel/reguleringsform***

Den valgte foranstaltning er et forslag til direktiv til afløsning for det nugældende direktiv 2002/6/EF.

4. BUDGETMÆSSIGE VIRKNINGER

Forslaget har ingen virkninger for budgettet.

5. YDERLIGERE OPLYSNINGER

- ***Forenkling***

De nationale myndigheder skal udføre færre kontroller. Anvendelsen af elektroniske kommunikationsmidler vil gøre det muligt at tilrettelægge den kontrol, der ikke er omfattet af forslaget, bedre og gøre den mere effektiv.

Forslagene vil medføre en betydelig omkostningsreduktion og afkortning af havneopholdene. De vil gøre søtransporten mere attraktiv og dermed bidrage til omfordeling af trafikken mellem transportformerne.

- *Nærmere redegørelse for forslaget enkelte artikler*

Direktivforslagets artikler og bilag har følgende indhold:

Artikel 1: Angivelse af direktivets formål, som er at standardisere administrative formaliteter, forenkle administrationen og indføre elektronisk dokumentgang.

Artikel 2: Angivelse af direktivets anvendelsesområde, som omfatter administrative formaliteter for skibe ved anløb af og/eller udsejling fra havne i Den Europæiske Union.

Artikel 3: Definition af vigtige begreber i direktivet.

Artikel 4: Fastsættelse af en frist for afgivelse af de oplysninger, der er nødvendige for de administrative procedurer; fristen sættes til 24 timer før ankomsten ligesom i direktiv 2002/59/EF og forordning (EF) nr. 725/2004.

Artikel 5: Krav om, at oplysninger, der skal afgives i henhold til EF-direktiver, hvor sådanne findes, fremsendes som forudsat i de pågældende direktiver. Hvor der ikke findes direktivbestemmelser, skal oplysninger fremsendt efter bestemmelserne i FAL-konventionen accepteres.

Artikel 6: Medlemsstaterne pålægges at lægge kompetencen til at indsamle de oplysninger, der skal afgives ved anløb af og/eller udsejling fra havne i EU, hos en enkelt myndighed på nationalt plan, nemlig den myndighed, der er udpeget til at iværksætte SafeSeaNet.

Artikel 7: Anvendelsen af elektronisk transmission gøres til normen hurtigst muligt og senest den 13. februar 2013, samme dato som foreskrevet i beslutning nr. 70/2008/EF om papirløse rammer for told og handel.

Artikel 8: Skibe i fart mellem havne inden for Fællesskabets toldområde fritages for indsendelse af FAL-formularer for varer, der er omfattet af en formodning om, at de har status som fællesskabsvarer.

Artikel 9 og 10: Indføjelser af de nugældende bestemmelser om udvalgsprocedurer.

Artikel 11: Bestemmelser om gennemførelse af direktivet i medlemsstaterne, der har en frist på et år fra direktivets offentliggørelse.

Artikel 12: Ophævelse af direktiv 2002/6/EF et år efter offentliggørelsen.

Artikel 13: Fastsættelse af ikrafttrædelsesdatoen til den tyvende dag efter direktivets offentliggørelse.

Artikel 14: Direktivet er rettet til medlemsstaterne.

Bilag I: Liste over FAL-formularer vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation.

Bilag II: Gengivelse af de vigtigste definitioner fra FAL-konventionen. Oversigt over, hvordan FAL-formularerne og de formularer, der udstedes efter gældende fællesskabslovgivning, svarer til hinanden.

Bilag III: Indførelse af et nyt oplysningsskema om maritim sikring som en foreløbig løsning, indtil Den Internationale Søfartsorganisation vedtager en tilsvarende formular.

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

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, især artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen²,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale udvalg³,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁴,

efter proceduren i traktatens artikel 251⁵, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) For at lette trafikken pålægger direktiv 2002/6/EF⁶ medlemsstaterne at acceptere visse standardiserede formularer ("FAL-formularer"), sådan som de er fastlagt ved Den Internationale Søfartsorganisations konvention om lettelse af international samfærdsel ad søvejen ("FAL-konventionen").
- (2) De oplysninger, der skal afgives på FAL-formularer, falder sammen med de oplysninger, der kræves forelagt ved anløb og/eller udsejling i følgende retsakter: Rådets direktiv 95/21/EF af 19. juni 1995 om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for forureningsforebyggelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord⁷, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/59/EF af 27. november 2000 om modtagefaciliteter i havne til driftsaffald og lastrester fra skibe⁸, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i

² EUT C [...] af [...], s. [...].

³ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁴ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁵ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁶ EFT L 67 af 9.3.2002, s. 31.

⁷ EFT L 157 af 7.7.1995, s. 1.

⁸ EFT L 332 af 28.12.2000, s. 81.

Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF⁹, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 725/2004 af 31. marts 2004 om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter¹⁰, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 562/2006 af 15. marts 2006 om indførelse af en fællesskabskodeks for personers grænsepassage (Schengen-grænsekodeks)¹¹, og i givet fald den internationale kode for søtransport af farligt gods vedtaget af IMO i 1960 med senere vedtagne og ikrafttrådte ændringer. Disse formularer bør ikke forlanges indgivet, når oplysningerne foreligger i forvejen.

- (3) For alle meldeformaliteter bør elektronisk dataoverførsel finde generel anvendelse hurtigst muligt og senest den 15. februar 2013.
- (4) De SafeSeaNet-systemer, der er oprettet i de enkelte lande og på EF-plan, bør lette modtagelsen, udvekslingen og fordelingen af oplysninger mellem medlemsstaternes informationssystemer for søfartsaktiviteter.
- (5) FAL-formularernes krav om oplysninger ajourføres jævnligt. Derfor bør der i dette direktiv henvises til den gældende version af disse formularer. Når Fællesskabets lovgivning foreskriver anvendelse af formularer, bør disse imidlertid have forrang, indtil FAL-konventionen formularer ændres efter forslag fra kontraherende parter, der er medlemmer af Den Europæiske Union, således at de indeholder de pågældende oplysninger.
- (6) Skibe i fart mellem havne inden for Det Europæiske Fællesskabs toldområde bør fritages for pligten til at forelægge FAL-formularer om varer, når de ikke er afsejlet fra, undervejs anløber eller sejler til en havn uden for dette område eller en frizone af kontroltype I som defineret i toldlovgivningen. Denne fritagelse er mulig, når de varer, sådanne skibe transporterer, er omfattet af formodningen om, at de har status som fællesskabsvarer, jf. Kommissionens forordning (EØF) nr. 2454/93 af 2. juli 1993 om visse gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EØF) nr. 2913/92 om indførelse af en EF- toldkodeks¹².
- (7) Der bør indføres en ny formular, som harmoniserer oplysningskravene i den sikringserklæring, der skal afgives i henhold til forordning (EF) nr. 725/2004.
- (8) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbestemmelser, der tillægges Kommissionen¹³.
- (9) Kommissionen bør bemyndiges til at ændre bilagene til dette direktiv, hvis ændringerne ikke medfører, at direktivets anvendelsesområde udvides. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv og at supplere det med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.

⁹ EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10.

¹⁰ EUT L 129 af 29.4.2004, s. 6.

¹¹ EUT L 105 af 13.4.2006, s. 1.

¹² EFT L 253 af 11.10.1993, s. 1.

¹³ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

- (10) Målene for den påtænkte handling, nemlig at fremme søtransporten, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens omfang eller virkninger bedre gennemføres på fællesskabsplan. Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. EF-traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (11) Foranstaltningerne i dette direktiv fører frem mod målene for Lissabondagsordenen.
- (12) Af hensyn til klarheden bør direktiv 2002/6/EF afløses af dette direktiv.

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1 **Formål**

Dette direktiv har til formål at forenkle de administrative procedurer i forbindelse med søtransport ved anløb af eller afsejling fra havne i Fællesskabets medlemsstater ved at gøre elektronisk overførsel af informationerne til normen og ved at rationalisere meldeformaliteterne.

Artikel 2 **Anvendelsesområde**

Dette direktiv finder anvendelse på meldeformaliteter, der skal overholdes af skibe ved anløb af eller afsejling fra havne i Fællesskabets medlemsstater.

Artikel 3 **Definitioner**

I dette direktiv forstås ved:

- a) "meldeformaliteter": de oplysninger, der i henhold til lovgivningen i en medlemsstat skal afgives med administrative og proceduremæssige formål, når et skib ankommer til eller afsejler fra en havn
- b) "FAL-konventionen": IMO's konvention om lettelse af international samfærdsel ad søvejen af 9. april 1965 med senere ændringer
- c) "FAL-formularer": de standardformularer, der foreskrives i FAL-konventionen og er beskrevet i bilag I til dette direktiv
- d) "skib": et søgående fartøj uanset type, som benyttes til søs
- e) "SafeSeaNet": Fællesskabets maritime informationsudvekslingssystem, som Kommissionen har udviklet i samarbejde med medlemsstaterne til gennemførelse af fællesskabslovgivningen.

Artikel 4

Anmeldelse forud for anløb af havne i medlemsstaterne

Skibsføreren eller enhver anden person, som skibets reder har givet bemyndigelse dertil, skal inden indsejlingen i en havn i en medlemsstat afgive de oplysninger, meldeformaliteterne omfatter, til den kompetente myndighed, som den pågældende medlemsstat har udpeget:

- a) mindst 24 timer inden ankomsten eller
- b) hvis rejsen varer mindre end 24 timer, da senest når skibet afgår fra den foregående havn, eller
- c) hvis anløbshavnen er ukendt eller ændres under rejsen, da så snart denne oplysning foreligger.

Indtil der er vedtaget en harmoniseret formular på internationalt niveau, afgives oplysningerne i henhold til forordning (EF) nr. 725/2004, artikel 6, ved brug af den formular, der er gengivet i bilag III til dette direktiv.

Artikel 5

Accept af FAL-formularer

Når FAL-formularerne omfatter oplysninger, der skal afgives i henhold til en EF-retsakt, anser medlemsstaterne oplysninger, der afgives i medfør af denne retsakt, for tilstrækkelige.

Når FAL-formularerne er bestemt til at afgive oplysninger, der ikke kræves i en EF-retsakt, regner medlemsstaterne de i artikel 2 omhandlede meldeformaliteter for tilstrækkeligt opfyldt, hvis de pågældende oplysninger er i overensstemmelse med bestemmelserne i den gældende FAL-konvention.

Oplysningerne anses for at opfylde kravene, hvis de er udformet under anvendelse af de definitioner fra FAL-konventionen, der er gengivet i bilag II, og afgives ved hjælp af FAL-formularer som anført i bilag I i overensstemmelse med forskrifterne i FAL-konventionen. FAL-formularerne skal forelægges i overensstemmelse med de sprogregler, som Den Internationale Søfartsorganisation har fastsat.

Artikel 6

Kompetent myndighed

Medlemsstaterne forsikrer sig om, at de oplysninger, de modtager i medfør af dette direktiv, indføres i deres nationale SafeSeaNet-system og stilles til rådighed for de andre medlemsstater via SafeSeaNet-systemet; ansvaret herfor påhviler den kompetente myndighed, havnemedlemsstaten har udpeget i medfør af direktiv 2002/59/EF.

Artikel 7

Elektronisk overførsel af dokumenter

Senest når dette direktiv træder i kraft, iværksætter medlemsstaterne undersøgelser og forberedelser for hurtigst muligt og senest den 15. februar 2013 at indføre systemer til

elektronisk overførsel af de data, der er nødvendige for at opfylde de administrative formaliteter.

Systemerne skal kunne fungere sammen, være generelt tilgængelige og være forenelige med SafeSeaNet-systemet, indført i medfør af direktiv 2002/59/EF, og med de edb-systemer, der foreskrives i beslutning nr. 70/2008/EF¹⁴, således at ingen oplysning skal indføres mere end én gang. Medlemsstaterne hører de erhvervsdrivende og underretter Kommissionen om, hvordan arbejdet skrider frem, som foreskrevet i denne beslutning.

Artikel 8 **Fritagelse**

Skibe, der henhører under anvendelsesområdet for direktiv 2002/59/EF, og som er i fart mellem havne beliggende i Det Europæiske Fællesskabs toldområde og ikke er afsejlet fra, undervejs anløber eller er på vej til en havn uden for dette område eller en frizone af kontroltype I som defineret i toldlovgivningen, fritages for pligten til at fremlægge oplysninger, der optræder i FAL-formularerne, medmindre andet er foreskrevet i Fællesskabets retsforskrifter.

Artikel 9 **Ændringsprocedure**

Kommissionen kan vedtage ændringer af bilagene til dette direktiv, hvis ændringerne ikke medfører, at direktivets anvendelsesområde udvides. Disse foranstaltninger til ændring af ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 10, stk. 2.

Artikel 10 **Udvalgsprocedure**

1. Med henblik på vedtagelse af foranstaltninger vedrørende søfartssikkerhed, herunder foranstaltninger vedrørende ændring af bilagene til dette direktiv, bistår Kommissionen af Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (USS), som er nedsat ved artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002¹⁵.

Med henblik på vedtagelse af foranstaltninger vedrørende maritim sikring, herunder foranstaltninger til ændring af bilag III, bistår Kommissionen af Udvalget for Bedre Sikring af Skibe og Havnefaciliteter (Marsecudvalget), som er nedsat ved artikel 11 i forordning (EF) nr. 725/2004.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

¹⁴ EUT L 23 af 26.1.2008, s. 21.

¹⁵ EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1.

Artikel 11
Gennemførelse

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den [*tolv måneder efter direktivets ikrafttrædelsesdato*] de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De tilsender straks Kommissionen disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

De anvender disse love og administrative bestemmelser fra den [*12 måneder efter direktivets ikrafttrædelsesdato*].

Disse bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne tilsender Kommissionen de vigtigste nationale bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 12

Direktiv 2002/6/EØF ophæves med virkning fra den [*12 måneder efter nærværende direktivets ikrafttrædelsesdato*]. Henvisninger til det ophævede direktiv betragtes som henvisninger til nærværende direktiv.

Artikel 13

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 14

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG I

Liste over meldeformaliteter og oplysninger, jf. artikel 2, for skibe ved anløb af eller afsejling fra havne i Fællesskabet

1. FAL-formular 1, Almindelig erklæring

Almindelig erklæring er det grunddokument, der ved skibets ankomst og afgang indeholder de data om skibet, som en medlemsstats myndigheder kræver.
2. FAL-formular 2, Ladningserklæring

Ladningserklæringen er grunddokumentet med de oplysninger om ladningen, som myndighederne kræver både ved ankomst og afsejling. Der kan dog forlanges særskilte oplysninger om farlige ladninger.
3. FAL-formular 3, Erklæring om skibsstores

Erklæring om skibsstores er det grunddokument, der ved skibets ankomst og afgang indeholder de data om skibsstores, som medlemsstatens myndigheder kræver.
4. FAL-formular 4, Erklæring om besætningens personlige ejendele

Erklæring om besætningens personlige ejendele er det grunddokument, der indeholder de data om besætningens personlige ejendele, medlemsstatens myndigheder kræver. Den kræves ikke ved afgang.
5. FAL-formular 5, Besætningsliste

Besætningslisten er det grunddokument, som medlemsstatens myndigheder kræver, for at få oplysninger om besætningens størrelse og sammensætning ved skibets ankomst og afgang.

Hvis myndighederne kræver oplysninger om skibets besætning ved afsejling fra havnen, accepteres ved afsejlingen et af eksemplarerne af den besætningsliste, der blev forelagt ved ankomsten til havnen, forudsat at skibsføreren eller en af denne behørigt bemyndiget officer har underskrevet det på ny og påtegnet det med angivelse af, hvilke ændringer der er sket i besætningens størrelse eller sammensætning, eller af, at der ingen ændringer er sket under skibet ophold i havnen.
6. FAL-formular 6, Passagerliste

For skibe, der har ret til at transportere 12 passager eller derunder, er passagerlisten det grunddokument, der giver medlemsstatens myndigheder oplysninger om passagererne ved skibets ankomst og afgang.

7. FAL-formular 7, Erklæring om farligt gods

Erklæring om farligt gods er det grunddokument, der indeholder oplysninger om farlig gods til en medlemsstats myndigheder. Ved multimodal transport, kan dette dokument erstattes af IMDG-kodens rammeformular for multimodal transport af farligt gods, der er gengivet som tillæg til IMO's FAL-konvention.

8. Formular til afgivelse af sikringsoplysninger forud for anløb af en havn i en medlemsstat

Formularen til afgivelse af sikringsoplysninger forud for anløb af en havn i en medlemsstat er det grunddokument, som indeholder de nødvendige sikringsoplysninger til sikringsmyndighederne i en medlemsstat; den svarer til kravene i SOLAS-konventionens regel XI-2/9 og forordning (EF) nr. 725/2004.

9. Sundhedserklæring for skibsfarten

Sundhedserklæring for skibsfarten er det grunddokument, medlemsstatens myndigheder kræver for at få oplysninger om sundhedstilstanden om bord på skibet under overfarten og ved ankomsten i havn.

Af nedenstående oversigt fremgår det, hvordan FAL-konventionens formularer svarer til de formaliteter, der foreskrives af de europæiske direktiver, der anses for at omhandle samme emne:

Sammenligningstabel

IMO FAL-konventionens formularer	EF-forskrifter eller specifikke internationale regler, hvor der stilles krav om tilsvarende oplysninger
IMO's almindelige erklæring (FAL-formular 1)	Indberetning inden anløb af havne i medlemsstaterne (direktiv 2002/59/EF, artikel 4)
IMO's besætningsliste (FAL-formular 5) og IMO's passagerliste (FAL-formular 6)	Ind- og udrejsekontrol ved grænsen (forordning (EF) nr. 562/2006, artikel 7)
IMO's erklæring om farligt gods (FAL-formular 7)	Indberetning af farligt eller forurenende gods om bord (direktiv 2002/59/EF, artikel 13)
IMDG-kodens rammeformular for multimodal transport af farligt gods	Erklæring om farligt gods i henhold til IMDG-kodens kapitel 5.4
Sikringserklæring som anført i bilag III, indtil FAL-komiteén vedtager en sikringsformular	Meddelelse af sikringsoplysninger forud for anløb af havne (forordning (EF) nr. 725/2004, artikel 6)
Tilsvarende bilag til IMO's almindelige erklæring	Sundhedserklæring for skibsfarten
Tilsvarende rubrik i IMO's almindelige er-	Meddelelse om affald (direktiv 2000/59/EF,

klæring	artikel 6)
---------	------------

BILAG II

Definitioner vedrørende de i dette direktiv omhandlede meldeformaliteter

1. "ladning": Alle goder, varer, genstande og effekter af enhver art, der transporteres om bord på et skib, andre end post, skibsstores, reservedele, skibsudrustning, besætningsmedlemmernes personlige ejendele og passagererne bagage.
2. "skibsstores": Varer til anvendelse på skibe, herunder forbrugsvarer, varer som medbringes til salg til passagerer og besætningsmedlemmer, brændstof og smøremidler, men ikke skibsudstyr og skibsreservedele.
3. "skibsudstyr": Genstande, dog ikke reservedele, på skibet til anvendelse på dette, som kan flyttes, men ikke forbruges, herunder udstyr som f.eks. redningsbåde, redningsudstyr, inventar, skibsudrustning og lignende.
4. "skibsreservedele": Genstande til reparation eller udskiftning af dele på det skib, hvormed de transporteres.
5. "besætningens personlige ejendele": Beklædning, genstande til daglig brug og andre artikler, evt. penge, som tilhører besætningen og transporteres på skibet.
6. "besætningsmedlem": Enhver, der er ansat til at udføre arbejde om bord i forbindelse med skibets drift eller vedligeholdelse under en sørejse, og som er opført på besætningslisten.
7. "passager": Alle andre om bord på et skib end besætningsmedlemmerne og børn under et år.

BILAG III

FORMULAR TIL AFGIVELSE AF SIKRINGSOPLYSNINGER INDEN SKIBETS ANKOMST

UDFYLDES FOR ALLE SKIBE FØR ANLØB AF HAVN I EN EU-MEDLEMSSTAT

(SOLAS-KONVENTIONENS REGEL II-2/9 OG FORORDNING (EF) NR. 725/2004, ARTIKEL 6,
STK. 3)

<i>Oplysninger om skibet og kontaktoplysninger</i>							
IMO-nummer		Skibets navn					
Registrerings-havn		Flagstat					
Skibstype		Kaldesignal					
Bruttotonnage		Inmarsat-kaldenumre (hvis sådanne foreligger)					
Rederiets navn og identifikationsnummer		Navn og døgnkontakt-oplysninger for rederiets sikringsofficer					
Ankomsthavn		Ankomsthavnefacilitet (hvis den kendes)					
<i>Oplysninger om havn og havnefacilitet</i>							
Forventet dato og tidspunkt for skibets ankomst til havnen							
Hovedformål med anløb							
<i>Oplysninger, der kræves i SOLAS-regel XI-2/9.2.1</i>							
Har skibet et gyldigt internationalt sikringscertifikat (ISSC)?	JA	ISSC	NEJ - hvorfor ikke?		Udstedt af (navn på administration eller anerkendt sikringsorganisation)	Udløbsdato (dd/mm/åååå)	
Har skibet en godkendt sikringsplan om bord?	JA	NEJ	På hvilket sikrings-niveau drives skibet i øjeblikket?	Sikrings-niveau 1	Sikrings-niveau 2	Sikrings-niveau 3	
Skibets position på tidspunktet for denne indberetning							
De sidste ti anløb ved havnefaciliteter i kronologisk rækkefølge (seneste anløb først):							
Nr.	Fra dato (dd/mm/åååå)	Til dato (dd/mm/åååå)	Havn	Land	UN/LOCODE (hvis den foreligger)	Havnefacilitet	Sikrings-niveau
1							SN =
2							SN =

3							SN =	
4							SN =	
5							SN =	
6							SN =	
7							SN =	
8							SN =	
9							SN =	
10							SN =	
Er der truffet særlige eller yderligere sikringsforanstaltninger for skibet udover dem, der er fastsat i den godkendte sikringsplan?							JA	NEJ
Hvis ja, anføres de særlige eller yderligere sikringsforanstaltninger for skibet herunder:								
Nr. (som ovenfor)	Anfør de særlige eller yderligere sikringsforanstaltninger, der er truffet for skibet.							
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
Anfør alle aktiviteter mellem skibe i kronologisk rækkefølge (de seneste først), der blev udført under de ovenfor anførte ti seneste anløb af havnefaciliteter. Forlæng om nødvendigt tabellen herunder eller fortsæt på særskilt blad - alle aktiviteter mellem skibe anføres.								
Blev de skibssikringsprocedurer, som den godkendte sikringsplan foreskriver, gennemført under alle disse aktiviteter mellem skibe?							JA	NEJ
Hvis ikke, anføres nærmere oplysninger om de sikringsforanstaltninger, der blev anvendt i stedet, i sidste kolonne herunder								
Nr.	Fra dato (dd/mm/åååå)	Til dato (dd/mm/åååå)	Sted eller længde og bredde	Aktivitet mellem skibe	Sikringsforanstaltninger truffet erstatningsvis			
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								

Generel beskrivelse af skibets ladning			
Medfører skibet farlige stoffer i ladningen omfattet af IMDG-kodens klasse 1, 2.1, 2.3, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 6.2, 7 eller 8?	JA	NEJ	Hvis ja, bekræftes det, at Erklæring om farligt gods (eller det relevante uddrag) er vedføjet.
Bekræftelse af, at et eksemplar af skibets besætningsliste er vedføjet	JA	Bekræftelse af, at et eksemplar af skibets passagerliste er vedføjet	JA
<i>Andre sikringsrelevante oplysninger</i>			
Er der andre sikringsrelevante forhold, som bør indberettes?	JA	Anfør nærmere:	NEJ
<i>Skibsagent i den forventede ankomsthavn</i>			
Navn:	Kontaktoplysninger (tlf.):		
<i>Identitet på den person, der forelægger disse oplysninger</i>			
Titel eller stilling (det ikke gældende overstreges): Skibsfører / Skibets sikringsofficer / Rederiets sikringsofficer / Skibsagent (som ovenfor)	Navn:	Underskrift:	
Dato, tid og sted for indberetning			