

**UDENRIGSMINISTERIET**

**EUROPAUDVALGET**

Alm. del - bilag 1296 (offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg  
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2  
DK-1448 København K  
Tel. +45 33 92 00 00  
Fax +45 32 54 05 33  
E-mail: um@um.dk  
Telex 31292 ETR DK  
Telegr. adr. Etrangeres  
Girokonto 300-1806



Bilag  
1

Journalnummer  
400.C.2-0

Kontor  
EU-sekr.

6. juni 2001

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Erhvervsministe-  
riets grundnotat om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om  
meldeformaliteter for skibe, der sejler til og fra Fællesskabets havne, KOM  
(2001) 46.

## **GRUNDNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG**

**Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om meldeformaliteter for skibe, der sejler til og fra Fællesskabets havne, KOM(2001) 46**

Dato 1. juni 2001

### **Resumé**

Sag 01-870-27  
EMO355

Europa-Kommissionens forslag til direktiv om meldeformaliteter for skibe, der sejler til og fra Fællesskabets havne, sigter på at fremme søtransporten ved at skabe ensartede dokumentationsprocedurer, når skibe anløber og afsejler fra havne i EU. Dette skal ske ved, at skibene og havnene anvender en række af de standardformularer, der er udarbejdet af FN's Internationale Maritime Organisation (IMO) som appendix til IMO FAL konventionen (Den Internationale Søfartsorganisations Konvention om Lettelse af International Samfærdsel ad Søvejen).

Forslaget forudsætter ikke undertegning eller ratifikation af IMO FAL konventionen og kræver ikke lovændring.

### **1. Baggrund og indhold**

Med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2, har Europa-Kommissionen fremsat forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om meldeformaliteter for skibe, der sejler til og fra Fællesskabets havne.

Forslaget kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i traktatens artikel 251.

Sigtet med forslaget er at fremme søtransporten ved at skabe ensartede dokumentationsprocedurer (meldeformaliteter), når skibe anløber og afsejler fra havne i EU. Dette skal ske ved, at skibene og havnene anvender 5 ud af de 6 standardformularer, der er udarbejdet af FN's Internationale Maritime Organisation (IMO) som appendix til IMO FAL konventionen (Den Internationale Søfartsorganisations Konvention om Lettelse af International Samfærdsel ad Søvejen). Forslaget forudsætter ikke undertegning eller ratifikation af IMO FAL konventionen.

Forslaget vedrører standardformularerne for almindelig erklæring, der indeholder oplysninger om skibet, for skibsstores (proviant m.v.), for besætnings personlige ejendele, for besætningslisten samt for passagerlisten for lastskibe med ret til transport af op til 12 passagerer. Derimod lægges der

ikke op til, at FAL standardformularen vedrørende lasten skal anvendes, da denne formular ofte erstattes af et fragtmanifest, som både har et kommercielt og et officielt formål (toldbehandling). Tilsvarende gælder for passagerlisten for passagerskibe, da der i hvert fald for rutesejlads allerede er etableret en standardpraksis inden for EU.

Forslaget har baggrund i Kommissionens bestræbelser på at fremme nærskibsfarten. En undersøgelse af meldeformaliteter for nærskibsfarten afslører meget forskellige dokumentkrav. Efter Kommissionens opfattelse viser undersøgelsen imidlertid også, at de fleste dokumentationskrav tager udgangspunkt i IMO FAL formularerne. Anløb af og afsejling fra havne skal dog efter forslaget være omfattet af de samme krav, uanset om der er tale om nærskibsfart eller oceangående sejlads.

Forslaget indebærer, at medlemsstaterne skal anse meldeformaliteterne for opfyldt, hvis de oplysninger, som et skib afgiver, er i overensstemmelse med kravene i IMO FAL formularerne. Der kan således ikke forlanges andre oplysninger på de områder, som er omfattet af IMO FAL formularerne. Forslaget åbner dog mulighed for, at den enkelte medlemsstat – for så vidt angår områder eller oplysninger, som ikke er omfattet af IMO FAL formularerne, eksempelvis som følge af toldprocedurer – kan afkræve skibene andre oplysninger på separate formularer. Endelig indebærer direktivforslaget ikke, at medlemsstaterne skal stille krav om, at skibene skal afgive alle de oplysninger, der er indeholdt i FAL-formularerne.

Sendes formularerne elektronisk, skal det elektroniske slutformat på slutbrugerens skærm og i udskrevet form følge formaterne fra de standardiserede IMO FAL formularer.

Det foreslås endelig, at ændringer til forslagens bilag og henvisninger til IMO-instrumenter for at bringe dem i overensstemmelse med EF- eller IMO foranstaltninger, som er trådt i kraft, skal kunne vedtages af et udvalg under Kommissionen i overensstemmelse med forskriftsproceduren i artikel 5 i Rådsafgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999.

## **2. Nærheds- og proportionalitets princippet**

Kommissionen anfører, at målet for det foreslåede tiltag – nemlig at fremme søtransporten – ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne, men på grund af dets omfang og virkninger bedre kan gennemføres på fællesskabsplan. Det anføres endvidere, at direktivet kun omfatter det, som er nødvendigt for, at dette mål kan nås, og at det er ikke mere vidtrækkende, end det er nødvendigt i forhold til det fastsatte mål.

### 3. Gældende dansk ret

I henhold til § 17 i toldloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 113 af 27. februar 1996, har virksomheder, der driver trafik med skibe, eller skibsføreren pligt til at give og dokumentere de oplysninger om skib, besætning, passagerer, ladning m.v., der er nødvendige for toldkontrollen.

Hertil kommer, at føreren af et skib i henhold til § 7 i toldbehandlingsbekendtgørelsen, jf. bekendtgørelse nr. 467 af 15. juni 1999, skal afgive en tolddeklaration, som bl.a. skal indeholde oplysninger om skibsførers og den stedlige repræsentants (agenten) navne, skibets data, antal besætningsmedlemmer og passagerer, hvor skibet kommer fra, formålet med anløbet og ladingens art og mængde. Herudover skal også afgives en erklæring fra skibsføreren om, at skibet ikke medfører andre eller flere varer end de angivne, samt om overholdelse af epidemibestemmelserne

Efter § 11, stk. 8, jf. stk. 6, i bekendtgørelse nr. 181 af 20. marts 2001 om udlændinges adgang her til landet (udlændingebekendtgørelsen) kan oplysninger om et lastskibs besætning og eventuelle passagerer angives på de respektive IMO FAL formularer.

Danmark har ikke hidtil benyttet sig af standardformularerne fra FAL konventionen, men det er for nyligt, som følge af Danmarks indtræden i Schengensamarbejdet, fastsat i udlændingebekendtgørelsen, at fortegnelser over besætningsmedlemmer og eventuelle passagerer, som anvendes ved indrejsekontrol, kan afgives på FAL-formularer.

Danmark har i 1968 ratificeret FAL konventionen, men har taget forbehold for anvendelse af konventionens bestemmelse om, hvilke dokumenter der skal anvendes i forbindelse med skibes anløb og afsejling.

### 4. Høring

Forslaget har i skriftlig høring i Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen for Mindre Skibe, Danmarks Skibsmæglerforening, Danske Havnevirk-somheder, Sammenslutningen af Danske Havne, Erhvervenes Transportudvalg, International Transport Danmark, Bilfærgernes Rederiforening, Rederiforeningen af 1895, Danske Speditører, Dansk Transport og Logistik, Hotel-, Restaurant- og Turisterhvervets Arbejdsgiverforening, Dansk Navigatørforening, Dansk Sø-Restaurationsforening.

Danmarks Skibsmæglerforening finder, at det udtrykkeligt bør fremgå af direktivet, at skibets agent skal kunne skrive under på alle IMO FAL formularerne og ikke kun på formularerne vedrørende almindelig erklæring og pas-

sagerliste. For de øvrige formularer er der efter foreningens opfattelse valgt en formulering, der rejser tvivl herom. Foreningen henleder opmærksomheden på, at det af IMO FAL formularerne eksplicit fremgår, at skibets agent skal kunne underskrive formularerne.

Danmarks Rederiforening, Bilfærgernes Rederiforening og Rederiforeningen for Mindre Skibe finder, at direktivet bør indeholde en bestemmelse, der tillader skibene at overføre IMO FAL formularerne elektronisk, når anløbsstaten/havnen har de nødvendige faciliteter hertil. Samtidig bør det gennem en bestemmelse i direktivet sikres, at det i løbet af få år overvejes at gøre det til en pligt for staterne at overføre dokumenterne elektronisk. Endvidere bør kravene til de elektroniske formularers autenticitet efter foreningernes opfattelse være praktisk håndterbare. Endelig ser foreningerne et behov for en præcisering af direktivteksten, der sikrer, at skibene altid kan opfylde deres forpligtelser i en hvilken som helst EU-stat ved at indgive IMO FAL formularerne, selvom landene har mulighed for at stille krav om færre oplysninger og dermed anvende særskilte formularer.

Sammenslutningen af Danske Håvne, Erhvervenes Transportudvalg, International Transport Danmark og Rederiforeningen af 1895 har tilkendegivet, at de ikke har bemærkninger til forslaget. Der er ikke modtaget høringsvar fra Danske Havnevirksohmheder, Danske Speditører, Dansk Transport og Logistik, Hotel-, Restaurant- og Turisterhvervets Arbejdsgiverforening, Dansk Navigatørforening og Dansk Sø-Restaurationsforening.

#### 5. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Forslaget kræver ikke lovændring.

Det skønnes, at forslaget kan medføre et øget ressourceforbrug i forbindelse med toldkontrol af skibe, som anløber dansk havn. Omfanget heraf undersøges for nærværende.

#### 6. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Udover selve sigtet med forslaget – nemlig at fremme søtransporten ved at lette de administrative byrder i forbindelse med havneanløb – skønnes der ikke at være samfundsøkonomiske konsekvenser.

#### 7. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt.

