



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 06.12.2001
KOM(2001) 753 endelig

2001/0026 (COD)

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**om meldeformaliteter for skibe der ~~sejler til og fra Fællesskabets havne~~ ankommer til
og/eller afgår fra havne i Fællesskabets medlemsstater**

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1. PROBLEMET: FORSKELLIGE DOKUMENTFORMATER

Når et skib anløber eller sejler fra en havn kræver de offentlige myndigheder ofte dokumenter og oplysninger bl.a. om skibet, dets last, besætningens personlige ejendele, besætning og passagerer. Disse krav er formaliteter, som skibe skal opfylde, når de anløber havne.

Kommissionens meddelelse KOM(1999) 317 endelig udg. om short sea shipping¹ erkendte, at der er stor forskel, medlemsstaterne imellem, på formatet af de dokumenter, der skal indgives med henblik på sådanne oplysninger.

Anvendelsen af forskellige formater for dokumenter med samme eller lignende formål skaber komplikationer for søtransport og navnlig for short sea shipping. Kommissionen henstillede derfor i sin meddelelse KOM(1999) 317, at "medlemsstaterne bør overveje at acceptere et ensartet formularer for afgang og ankomst af skibe, som bygger på IMO FAL formular 1, 3, 4 og 5, når disse formularer er relevante" (punkt 9.2.3 i meddelelsen og henstilling nr. 12 i bilag I).

Rådet af transportministre opfordrede i sin resolution af 14. februar 2000 om fremme af short sea shipping² Kommissionen til at forelægge forslag om ensartet anvendelse af IMO FAL formularer i Fællesskabet (Rådets resolution, punkt 12b).

Europa-Parlamentet giver også i sin beslutning, der blev vedtaget den 7. juli 2000³, om Kommissionens meddelelse udtryk for, at det er særligt vigtigt at forenkle og strømline administrative formaliteter og dokumenter.

2. LØSNING: ANERKENDELSE AF STANDARDANKOMST- OG AFGANGSFOR- MULARER FOR SKIBE I FÆLLESSKABET

2.1. Lettelse af samfærdsel ad søvejen under Den Internationale Søfartsorganisation

Den Internationale Søfartsorganisations konvention om lettelse af international samfærdsel ad søvejen (IMO FAL konventionen) blev undertegnet den 9. april 1965 og trådte i kraft den 5. marts 1967. Konventionen er blevet undertegnet af de fleste af medlemsstaterne. Den er blevet ændret mange gange og bliver sandsynligvis revideret igen i fremtiden.

I sin nuværende form henstiller konventionen bl.a., at de nationale myndigheder anvender seks standardiserede formularer, der skal udfyldes af skibe, når de anløber og når de forlader havnen:

- (1) IMO almindelig erklæring (formular nr. 1)

¹ Udviklingen af Short Sea Shipping i Europa: et dynamisk alternativ i en bæredygtig transportkæde - anden toårige situationsrapport, KOM(1999) 317 endelig udg. af 29.6.1999.

² EFT C 56 af 29.2.2000, s. 3.

³ Endnu ikke offentliggjort i EFT.

- (2) IMO lasterklæring (formular nr. 2)
- (3) IMO erklæring om skibsstores (formular nr. 3)
- (4) IMO erklæring om besætningens personlige ejendele (formular nr. 4)
- (5) IMO besætningsliste (formular nr. 5)
- (6) IMO passagerliste (formular nr. 6).

2.2. Gennemførelse af IMO FAL formularer i medlemsstaterne

I henhold til de foreliggende oplysninger⁴:

- 2 medlemsstater accepterer formularen IMO almindelig erklæring uden ændringer
- 7 medlemsstater accepterer formularen IMO lasterklæring
- 5 medlemsstater accepterer IMO erklæring om skibsstores uden ændringer
- 6 medlemsstater accepterer formularen IMO erklæring om besætningens personlige ejendele uden ændringer
- 9 medlemsstater accepterer formularen IMO besætningsliste uden ændringer.

En række medlemsstater accepterer ikke alle IMO FAL formularer, men kræver nationale formularer, som sommetider ligner IMO FAL.

⁴ Comparison of Documentation in Short Sea Shipping and Road Transport ("CODISSART"), november 1998, Maritime Research Centre, Southampton Institute, the United Kingdom.

Tabel 1: EU-medlemsstaternes gennemførelse af FAL standardformularer

LAND	ALMINDELIG ERKLÆRING	LAST-ERKLÆRING	ERKLÆRING OM SHIPSSTORES	ERKLÆRING OM BESÆTNINGENS PERSONLIGE EJENDELE	BESÆTNINGS-LISTE
BELGIEN	3	*	4	1	2
DANMARK	5*	5*	5*	1	
FINLAND	3	2	2	2	
FRANKRIG	1	2	2	2	2
TYSKLAND	2	2	5	5	2
GRÆKENLAND	1	5	2	2	2
IRLAND	2/3	2/3	2/3	2/3	2
ITALIEN	5	5	1*	1*	2
NEDERLANDENE	3	*	5	2	3/2
PORTUGAL	Ingen oplysninger				
SPANIEN		2*		1	1
SVERIGE	3	2	2*	2*	2
U.K.	3	2*	3	5	2

Kilde: CODISSART/IMO 1998b, Annex.

- Angivelse
- 1 Ingen krav, hvad angår dokumenter
 - 2 IMO FAL formular acceptabel uden ændringer
 - 3 En national formular, der bygger på IMO FAL er vedtaget
 - 4 IMO FAL formularen er endnu ikke acceptabel, vedtagelse overvejes
 - 5 IMO FAL form er uacceptabel, de nationale formularer stadig i anvendelse
 - * Forbehold over for IMO FAL formularer.

2.3. Anerkendelse af standardiserede af IMO FAL formularer i Fællesskabet

Kommissionen har besluttet at anvende IMO FAL formularer som grundlag for forslaget.

Forslaget afspejler de relevante eksisterende modeller for IMO FAL formularer i detaljer, da den mener, at det ikke er opportunt at etablere et separat sæt dokumenter for Europa, som tjener samme formål som de IMO FAL formularer, der anvendes på verdensniveau. Fællesskabets støtte til FAL formularerne kan også tilskynde til bredere anvendelse heraf i modelformatet og derfor føre til lettelse af dokument-procedurerne i hele verden.

Forslaget fastsætter, at medlemsstaterne skal acceptere et sæt fælles, standardiserede IMO FAL formularer, når de kræver nogle af eller alle de oplysninger, der er indeholdt i disse formularer, som en del af meldeformaliteterne i forbindelse med et skibs ankomst til eller afsejling fra en EF-havn. FAL formularerne har til formål at

give denne meldeinformation i papirform og at være tilstrækkelig ved både ankomst og afgang. Forslaget fastsætter, at IMO FAL formularer nr. 1, 3, 4 og 5 er tilstrækkelige for alle skibe og nr. 6 for fragtskibe, hvad angår de specifikke formaliteter, de omfatter:

- Oplysninger om skibet (almindelig erklæring, formular nr. 1);
- Oplysninger vedrørende skibets stores (skibsstoreserklæring, formular nr. 3);
- Oplysninger vedrørende besætningens personlige ejendele (erklæring om besætningens personlige ejendele, formular nr. 4);
- Oplysninger vedrørende besætningens antal og sammensætning (besætningsliste, formular nr. 5);
- For skibe, der har ret til at transportere 12 passagerer eller derunder (fragtskibe) oplysninger om passagerer (passagerliste, formular nr. 6).

Medlemsstaterne kan ikke kræve andre informationskategorier end opført i de relevante IMO FAL formularer eller kræve andre dokumenter eller formater for at opfylde bestemte formaliteter, som FAL formerne i dette forslag skal dække. Medlemsstaterne skal også acceptere formularer, der er undertegnet af de underskrivere, der er fastsat i IMO FAL konventionen.

Det forekommer ikke berettiget at begrænse den ensartede anerkendelse af de pågældende IMO FAL formularer til short sea handel eller EF-flag. Formålet med de dokumenter, der skal indgives i EF-havne er det samme for ethvert erhverv og ethvert flag. IMO FAL konventionen skelner heller ikke mellem erhverv og flag. Kommissionen foreslår derfor, at direktivet skal gælde for alle skibe der anløber eller afsejler fra Fællesskabets havne uafhængig af flag eller erhverv.

Forslag gør det ikke obligatorisk for medlemsstaterne at indføre formaliteter, de ikke på nuværende tidspunkt kræver opfyldt. De er heller forpligtet til at anmode om alle de oplysninger, IMO FAL formularer giver mulighed for. De kan dog ikke anmode om flere oplysninger til opfyldelse af de pågældende formaliteter.

Det står medlemsstaterne frit at anmode om oplysninger vedrørende andre spørgsmål og formaliteter i andre formater (i henhold til andre fællesskabs- og/eller internationale bestemmelser), hvis disse spørgsmål og formaliteter ikke er omfattet af de pågældende IMO FAL formularer, herunder oplysninger om registrering, mål, sikkerhed, bemanning, last og toldprocedurer.

Nogle medlemsstater har meddelt IMO, at der er forskelle mellem national praksis og standarder og anbefalet praksis i IMO FAL-Konventionen. De meddelelser om national praksis, der er uforenelig med dette direktivs anvendelsesområde, bør trækkes tilbage, fordi de bliver gjort overflødige af dette direktiv.

Forslaget gør det ikke obligatorisk for medlemsstaterne at undertegne eller acceptere IMO FAL konventionen.

Hvis de pågældende IMO FAL formularer sendes elektronisk skal proportionerne af det elektroniske slutformat på slutbrugerskærmen og i udskrevet form følge

proportionerne på de standardiserede modelformularer. Forslaget sigter ikke på at harmonisere de opkøplingsværktøjer eller de typer elektroniske meddelelsessystemer der anvendes til at overføre disse data.

2.3.1. Bemærkning om IMO FAL formularer 2 og 6

2.3.1.1. Lasterklæring

Kommissionen foreslår ikke ensartethed for IMO FAL formular nr. 2 (lasterklæring) da dette dokument ofte erstattes af et fragtmanifest, som har både et kommercielt og officielt formål. Der er fare for, at hvis denne formular medtages, betyder det et nyt dokument som øger de administrative komplikationer i stedet for at lette dem. En IMO FAL formular for lastoplysninger betyder med andre ord endnu en formular ud over manifestet, som ofte accepteres i det kommercielle format, hvori de foreligger på nuværende tidspunkt. Et manifest kan endvidere indeholde mere detaljerede oplysninger end IMO FAL formular nr. 2.

2.3.1.2. Passagerliste

Der er intet der tyder på at passagerlisterne (IMO FAL formular nr. 6) generelt giver anledning til problemer. Der findes etableret standardpraksis i Europa, i det mindste for rutesejlad. IMO FAL formularen indeholder heller ikke alle de oplysninger, der bl.a. kræves af direktiv 98/41/EF⁵ (navnlig køn og særlig pleje eller bistand).

Kommissionen foreslår dog under hensyntagen til ensartethed, at man anerkender IMO FAL passagerlister for skibe, som ikke omfattes af direktiv 98/41/EF (dvs. fragtskibe med 12 passager eller derunder).

⁵ Rådets direktiv 98/41/EF af 18. juni 1998 om registrering af de ombordværende på passagerskibe, som sejler til og fra havne i Fællesskabets medlemsstater, EFT L 188 af 2.7.1998, s. 35.

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om meldeformaliteter for skibe, der sejler til og fra Fællesskabets havne ankommer til og/eller afgår fra havne i Fællesskabets medlemsstater

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg²,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget³,

efter proceduren i traktatens artikel 251⁴, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Fællesskabet fører en veletableret politik til fremme af bæredygtige transportformer, f.eks. søfart, og navnlig til fremme af short sea shipping.
- (2) Lettelse af søtransporten er vigtig målsætning for Fællesskabet med henblik på yderligere at styrke søfartens stilling i transportsystemet som et alternativ og supplement til andre transportformer i en dør-til-dør transportkæde.
- (3) Den dokumentprocedure, der kræves inden for søfart, kan hindre fuld udnyttelse af søfartens potentiale.
- (4) Den Internationale Søfartsorganisations Konvention om Lettelse af International Samfærdsel ad Søvejen, i det følgende benævnt "IMO FAL-Konventionen", blev vedtaget af Den Internationale Konference om Lettelse af Søfart og Søtransport den 9. april 1965 og indeholder et sæt modeller til standardformularer, som skibe skal udfylde, når de ankommer til *og/eller* afsejler fra en havn, med henblik på at efterkomme bestemte meldeformaliteter.
- (5) De fleste medlemsstater anvender disse standardformularer, men anvender ikke modellerne ifølge IMO FAL-Konventionen på ensartet vis.

¹ EFT C
² EFT C
³ EFT C
⁴ EFT C

- (6) For at gavne udviklingen af Fællesskabets søfart bør de formularer, som kræves for skibe, der ankommer til *og/eller* afsejler fra en havn, have et ensartet format for at lette dokumentbehandlingen ved ankomsten til havnene.
- (7) Derfor bør der indføres IMO-meldeformularer, i det følgende benævnt "IMO FAL-formularer", som bør anerkendes på fællesskabsplan. Medlemsstaterne bør anerkende disse formularer og oplysningerne i dem som tilstrækkeligt bevis for, at et skib har efterkommet de meldeformaliteter, disse formularer er beregnet til.
- (8) Anerkendelse af bestemte IMO FAL-formularer, navnlig ladingserklæringskemaet og, for passagerskibe, passagerlisten, vil yderligere komplicere meldeformaliteterne, enten fordi disse formularer ikke kan indeholde alle de nødvendige oplysninger, eller fordi der allerede findes en veletableret praksis. Der bør derfor ikke indføres obligatorisk anerkendelse af disse formularer.
- (9) Søtransport er verdensomspændende, og indførelse af IMO FAL-formularer i Fællesskabet kan føre til, at de i stigende omfang anvendes i hele verden.
- (10) I overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet, jf. EF-traktatens artikel 5, kan målet for det foreslåede tiltag, nemlig at fremme søtransporten, ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af dets omfang og virkninger bedre gennemføres af på fællesskabsplan. Dette direktiv omfatter kun det, som er nødvendigt for, at dette mål kan nås, og det er ikke mere vidtrækkende end det er nødvendigt i forhold til det fastsatte mål.
- (11) Da gennemførelsesforanstaltningerne til dette direktiv er generelle foranstaltninger i henhold til artikel 2 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen⁵, bør de vedtages efter forskriftsproceduren i artikel 5 i nævnte afgørelse -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål

Formålet med dette direktiv er at lette søtransport, ~~navnlig mellem havne i medlemsstaterne~~, ved standardisering af meldeformaliteterne.

Artikel 2

Anvendelsesområde

Dette direktiv gælder for de i bilag I, del A, anførte meldeformaliteter *ved ankomst til og/eller afgang fra havne i Fællesskabets medlemsstater, vedrørende* skibet, dets stores, besætningens personlige ejendele, bemandingslisten og, for skibe, der har tilladelse til at transportere højst 12 passagerer, passagerlisten.

⁵ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

Artikel 3

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

- (a) "IMO FAL-Konventionen": Den Internationale Søfartsorganisations Konvention om Lettelse af International Samfærdsel ad Søvejen vedtaget af Den Internationale Konference om Lettelse af Søfart og Søtransport den 9. april 1965
- (b) "IMO FAL-formularer": IMO-modellen til standardformularer i A4-format som fastsat i IMO FAL-Konventionen
- (c) "Meldeformalitet": de oplysninger, der, hvis det kræves af en medlemsstat, skal opgives til administrative og proceduremæssige formål, når et skib ankommer til **og/eller** afsejler fra en havn
- (d) "Skib": et søgående fartøj uanset type, som sejler på havet
- (e) "Skibsstores": varer til anvendelse på skibe, herunder forbrugsvarer, varer som medbringes til salg til passager og besætningsmedlemmer, brændstof og smøremidler, men ikke skibsudstyr og reservedele
- (f) "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, skibsudstyr og lignende
- (g) "Skibsreservedele": genstande til reparation eller udskiftning af dele på det skib, hvormed de transporteres
- (h) "Besætningens personlige ejendele": beklædning, bl.a. genstande til daglig brug, evt. penge, besætningens ejendele, som transporteres på skibet
- (i) "Besætningsmedlem": en person, som er ansat til at udføre arbejde om bord i forbindelse med skibets drift eller vedligeholdelse under en sørejse, og som er opført på besætningslisten
- ~~(j) "Passager": enhver person på skibet, undtagen besætningsmedlemmer og børn under et år.~~

Artikel 4

Accept af formularerne

Medlemsstaterne skal anse de i artikel 2 nævnte meldeformaliteter for opfyldt, hvis de indgivne oplysninger er i overensstemmelse med

- (a) specifikationerne i bilag I, del B og C, og
- (b) formularerne i bilag II med de forskellige kategorier af oplysninger.

Artikel 5

Ændringsprocedure

Ændringer til bilag *I* og *II til dette direktiv* og henvisninger til IMO-instrumenter for at bringe dem i overensstemmelse med EF- eller IMO foranstaltninger, som er trådt i kraft, vedtages i overensstemmelse med proceduren i artikel 6, stk. 2, *for så vidt sådanne ændringer ikke udvider direktivets anvendelsesområde.*

Artikel 6

Udvalg

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er ~~oprettet ved~~ *nedsat ved* artikel 12, stk. 1, i *Rådets* direktiv 93/75/EØF⁶.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes ~~forskriftsproceduren i artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF i overensstemmelse med samme afgørelse, jf. afgørelsens artikel 8.~~
~~Det tidsrum, der nævnes Fristen~~ i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF, fastsættes til tre måneder.
3. *Udvalget vedtager selv sin forretningsorden*

Artikel 7

Gennemførelse

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den ~~30. juni 2002...~~⁷. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og 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.

Artikel 8

Ikrafttrædelse

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

⁶ EFT L 247 af 5.10.1993, s. 19. Direktiv senest ændret ved Kommissionens direktiv 98/74/EF (EFT L 276 af 13.10.1998, s. 7).

⁷ *18 måneder efter direktivets ikrafttræden.*

Artikel 9

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG I

Del A

Liste over meldeformaliteter, som anført i artikel 2, for skibe, der ankommer ~~og afsejler fra EF-havne~~ til og/eller afgår fra havne i Fællesskabets medlemsstater

1. IMO FAL formular 1, almindelig erklæring

Den almindelige erklæring er det grunddokument, der ved skibets ankomst *og/eller* afgang indeholder de oplysninger om skibet, der kræves af en medlemsstats myndigheder.

2. IMO FAL formular 3, erklæring om skibsstores

Erklæringen om skibsstores er det grunddokument, der ved skibets ankomst *og/eller* afgang indeholder de oplysninger om stores, der kræves af medlemsstatens myndigheder.

3. IMO FAL formular 4, erklæring om besætningens personlige ejendele

Erklæring om besætningens personlige ejendele er det grunddokument, der indeholder de oplysninger om besætningens personlige ejendele, der kræves af medlemsstatens myndigheder. Det kræves ikke ved afgang.

4. IMO FAL formular 5, besætningsliste

Besætningslisten er det grunddokument, der giver medlemsstatens myndigheder oplysninger vedrørende antallet og sammensætningen af besætningen ved skibets ankomst *og/eller* afgang. Hvis myndighederne kræver oplysninger om skibets besætning ved afgang, accepteres en genpart af den besætningsliste, der blev forelagt ved ankomst med ny underskrift og påtegning, der angiver eventuelle ændringer i antallet eller sammensætningen af besætningen, eller som angiver, at der ingen ændringer er.

5. IMO FAL formular 6, passagerliste

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

Del B

Underskrivere

1. IMO FAL formular 1, almindelig erklæring

Medlemsstatens myndigheder accepterer en almindelig erklæring, der enten er dateret og underskrevet af skibsføreren, skibets agent eller en anden person, der er korrekt bemyndiget af skibsføreren eller anerkendt på en måde, der er acceptabel for den pågældende myndighed.

2. IMO FAL formular 3, skibsstores erklæring

Medlemsstatens myndigheder accepterer en erklæring om skibsstores, der enten er dateret og underskrevet af skibsføreren eller af en af skibets officerer, som er korrekt bemyndiget af skibsføreren, og som har personligt kendskab til kendsgerningerne vedrørende skibets stores eller som er anerkendt på en måde, der er acceptabel for den pågældende myndighed.

3. IMO FAL formular 4, erklæring om besætningens personlige ejendele

Medlemsstatens myndighed accepterer en erklæring om besætningens personlige ejendele, som enten dateret og underskrevet af skibsføreren eller en anden skibsofficer, som er korrekt bemyndiget af skibsføreren eller som er anerkendt på en måde, der er acceptabel for den pågældende myndighed. Medlemsstatens myndigheder kan også kræve, at hvert enkelt besætningsmedlem skriver sit navn, eller hvis han ikke kan skrive, sætter sit mærke, på den del af erklæringen, der vedrører vedkommende ejendele.

4. IMO FAL formular 5, besætningsliste

Medlemsstatens myndigheder accepterer en besætningsliste, der enten er dateret og underskrevet af skibsføreren eller af en anden skibsofficer der er korrekt bemyndiget af skibsføreren eller som er anerkendt på en måde, der er acceptabel for den pågældende myndighed.

5. IMO FAL formular 6, passagerliste

For skibe der har ret til at transportere 12 passager eller derunder accepterer medlemsstatens myndigheder en passagerliste, der enten er dateret og underskrevet af skibsføreren, skibets agent eller en anden person, der er korrekt bemyndiget af skibsføreren eller anerkendt på en måde, der er acceptabel for den pågældende myndighed.

Del C

Tekniske specifikationer

1. IMO FAL formularernes format skal følge proportionerne på de modeller, der foreligger i bilag II så nært som teknisk muligt. De trykkes på særskilte A4-papirark (210x297 mm) med højformat. Mindst 1/3 af formularernes bagside skal være forbeholdt medlemsstaternes myndigheder til officielt brug.

Formater og layout for standardiserede FAL formularer, der anbefales og fremstilles af IMO, og som bygger på IMO FAL Konventionen, således som denne var gyldig den 1. maj 1997 anerkendes og betragtes som svarende til formaterne i bilag II.

2. Medlemsstaternes myndigheder skal acceptere oplysninger, der gives på læselig og forståelig måde, inklusive formularer, der er udfyldt med blæk eller uudslettelig blyant eller som udfærdiget ved automatisk databehandling.
3. ~~Idet dette ikke~~ *Uden at* det berører elektroniske metoder til overførelse af oplysninger, skal ~~formatet på slutbrugerens skærm og i udtrykt form følge modellerne i bilag II, når en medlemsstat en medlemsstat,~~ når den accepterer

modtagelse af skibets meldeoplysninger i elektronisk form, *også acceptere, at disse meldeoplysninger overføres ved hjælp af edb eller dataudvekslingsteknologier, der opfylder internationale krav, forudsat at de er læselige og forståelige samt indeholder de krævede oplysninger.*

~~Billedet på slutbrugerens skærm kan være anderledes end den faktiske A4-størrelse, men skal følge proportionerne ved elektronisk transmission af en formular. Medlemsstaterne kan derefter behandle de indsamlede data i et hvilket som helst format, de finder passende.~~

BILAG II

Modeller til IMO FAL formularer, som nævnt i artikel 4 og bilag I

Af reproduktionshensyn vises modellerne i dette bilag i forhold 4:5 sammenlignet med et A4-ark

IMO ALMINDELIG ERKLÆRING

Ankomst Afgang

1. Skibets navn, beskrivelse		2. Ankomst/afgangshavn	3. Dato - ankomst- og afgangstidspunkt
4. Skibets nationalitet	5. Skibsførers navn	6. Sidste havn/destinationshavn	
7. Registreringscertifikat (havn, dato, nummer)		8. Skibets agent: navn og adresse	
9. Bruttonnage	10. Nettotonnage		
11. Skibets placering i havnen (kajplads eller ankerplads)			
12. Kort beskrivelse af sejladsen (foregående og følgende anløbshavne - de havne, hvor resten af lasten losses understreges)			
13. Kort beskrivelse af lasten			
14. Antal besætningsmedlemmer (inklusive skibsfører)	15. Antal passagerer	16. Bemærkninger	
Vedlagte dokumenter (antal genparter)			
17. Lasterklæring	18. Storeserklæring		
19. Besætningsliste	20. Passagerliste		
22. Erklæring om besætningens personlige ejendele*	23. Sundhedserklæring for skibsfarten*		
		21. Dato og underskrift (skibsfører, bemyndiget agent eller officer)	

Til myndighedens brug

IMO Konventionen om Lettelse af International Samfærdsel ad Søvejen

**IMO FAL
formular 1**

* Kun ved ankomst

KONSEKVENSANALYSE

FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER NAVNLIIG SMÅ OG MELLEMSTORE VIRKSOMHEDER

FORSLAGETS BETEGNELSE

Forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/.../EF om meldeformaliteter for skibe, der sejler til og fra Fællesskabets havne.

DOKUMENTETS REFERENCENUMMER

KOM(...). endelig udg. af

FORSLAGET

1. Hvorfor er der, under hensyntagen til nærhedsprincippet, behov for EF-lovgivning på dette område, og hvad er de vigtigste målsætninger?

Traktaten fastsætter, at der skal etableres en fælles transportpolitik, og at foranstaltningerne til gennemførelse af en sådan politik omfatter foranstaltninger, der sigter på at forbedre søtransport, beskæftigelse inden for søfart og bæredygtig mobilitet.

Fællesskabet har interesse i at gøre søfart mere attraktiv for transportbrugere og fremme den som et alternativ og et supplement til overbelastet transport på landjorden. Kommissionen går ind for en omfattende fremgangsmåde, navnlig for at gøre short sea shipping til et reelt dør-til-dør koncept med one-stop shops.

Kommissionens meddelelse om short sea shipping (KOM(1999) 317 endelig udg.) identificerede områder, der hæmmer søtransportens udvikling i at nå sit fulde potentielle. Byrder i form af dokumenter og administrativt arbejde og navnlig de mange administrative dokumenter, der kræves af forskellige medlemsstater til samme formål blev identificeret som en sådan hindring. Meddelelsen erkender, at foranstaltninger til lettelse heraf, f.eks. mere ensartede dokumenter, bør findes. Selv om meddelelsen vedrører short sea shipping, er der ingen grund til at udelukke højsøsejls fra denne form for lettelse.

De fleste medlemsstater bygger allerede flere af de dokumenter, der kræves ved skibes ankomst eller afgang fra havne, på modelformer, der er udarbejdet på globalt niveau af IMO. Anvendelsen af disse standardiserede modeller er dog så forskellig, at der må gøres en indsats. Nogle medlemsstater acceptere IMO FAL dokumenter i modelformen men ikke til alle formål. Og nogle medlemsstater kræver nationale formularer eller IMO FAL formularer. Det er nødvendigt at foretage en fællesskabsindsats for at indføre ensartethed.

VIRKNINGER FOR VIRKSOMHEDERNE

2. Hvem påvirkes af forslaget?

- hvilke virksomhedssektorer?
- hvor store virksomheder (de små og mellemstore virksomheders andel)?
- er disse virksomheder beliggende i bestemte geografiske områder i Fællesskabet?

De virksomhedssektorer, der påvirkes af forslaget, er alle skibsfartsvirksomheder, der driver søtransport til eller fra eller mellem Fællesskabets havn. Endvidere virksomheder, der er tilknyttet skibsfart, f.eks. skibsagenter, speditører og befragtere.

Forslaget påvirker både små og mellemstore virksomheder, da der ikke er nogen grund til udelukke nogen af dem af den foreslåede lettelse. Den EU-kontrollerede flåde var i 1994 på ca. 8.400 skibe med i alt 240 mio. dødvægt. Beskæftigelsen inden for søtransport i EU ligger på omkring 146.000 mennesker.

Forslaget skelner ikke mellem erhverv eller flag. Det påvirker derfor alle virksomheder uafhængig af nationalitet og etableringssted, som opererer inden for Europa eller søhandel til eller fra Europa. Short sea shipping i Middelhavet, Østersøen og Sortehavet påvirkes også.

3. Hvilke foranstaltninger skal virksomhederne træffe for at overholde forslaget?

Forslaget indeholder ikke krav til virksomhederne. Alle krav er rettet mod medlemsstaterne.

4. Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få?

- for beskæftigelsen?
- for investeringer og oprettelse af nye virksomheder?
- for virksomhedernes konkurrenceevne?

Forslaget forventes at have gunstige virkninger for beskæftigelsen, navnlig i short sea sektoren, da den sigter på at lette søfartsprocedurer og derved gøre den mere attraktiv. Det bemærkes, at vækst inden for søfart også kan få gunstige virkninger for tilknyttede aktiviteter som skibsbygning.

I takt med short sea shippings større attraktivitet for kunderne øges dens markedsandel formentlig, og der skabes nye investeringsmuligheder og virksomheder. En lettelse kan også betragtes som værende gavnlige for søfarts konkurrenceevne sammenlignet med andre transportmåder og Europas konkurrenceevne på globale markeder.

5. Indeholder forslaget foranstaltninger, som går ud på at tage hensyn til små og mellemstore virksomheders særlige situation (begrænsede eller afvigende krav osv.)?

Der er ikke særlige foranstaltninger, som går ud på at tage hensyn til små og mellemstore virksomheders særlige situation, da denne lettelse omfatter dem alle og der ikke stilles krav til virksomheder af bestemt størrelse.

HØRING

6. Liste over organisationer, som er blevet hørt om forslaget, og som har fremført særlige synspunkter.

- Forum for maritime erhverv (inklusive redere, befragtere, havne osv.)
- Short Sea Shipping knudepunkter ("focal points") (repræsentanter for nationale søfartsmyndigheder, som har ansvaret for at fremme short sea shipping), for så vidt de tjener som knudepunkt og ikke som regeringens repræsentanter.

Industrien har længe bedt om at dokumenter og administration inden for skibsfart bliver lettere. Forslaget opfylder en del af deres anmodning og er blevet positivt modtaget.

"Knodepunkterne" finder også denne lettelse hensigtsmæssig med henblik på at fremme short sea shipping. De har udtrykt sig positivt hvad angår forslagets generelle ramme.

Ud over de organisationer og personer, der direkte er blevet hørt, opfordrede Rådet bestående af transportministrene i sin resolution af 14. februar 2000 om fremme af short sea shipping Kommissionen til forelægge forslag om ensartet anvendelse af IMO FAL formularer i Fællesskabet. Europa-Parlamentet mener også i sin beslutning, der blev vedtaget den 7. juli 2000 om Kommissionens meddelelse, at det er særlig vigtigt at forenkle og strømline administrative formaliteter og dokumenter.