



Bruxelles, den 25.6.2014
COM(2014) 320 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET
om anvendelsen af direktiv 2010/65/EU om meldeformaliteter for skibe, der ankommer
til eller afgår fra havne i medlemsstaterne

1. INDLEDNING

Søtransport skal overholde komplekse administrative procedurer med baggrund i en bred vifte af international lovgivning, EU-lovgivning og national lovgivning på områder såsom told, skat, indvandring, sikkerhed, affald, sundhedsbeskyttelse osv. Ved skibets ankomst til og/eller afgang fra en havn kræver offentlige myndigheder derfor en lang række dokumenter og oplysninger i relation til disse områder. Disse formaliteter og procedurerne, hvormed de opfyldes, betragtes ofte som overlappende og tidskrævende, hvilket fører til omkostninger og forsinkelser, som kan gøre søtransport mindre attraktiv.

Direktiv 2010/65/EU om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til og/eller afgår fra havne i medlemsstaterne¹ (direktivet om meldeformaliteter), blev vedtaget den 20. oktober 2010. Formålet med direktivet er at forenkle og harmonisere nogle af disse procedurer ved at fastsætte en standard for elektronisk overførsel af oplysninger og ved at rationalisere meldeformaliteterne for skibe, der ankommer til og afgår fra EU-havne, for derigennem at lempe den administrative byrde for rederier. I praksis indebærer det, at medlemsstaterne senest fra den 1. juni 2015 skal acceptere, at meldeformaliteterne, der er opført i bilaget til direktivet, opfyldes i et elektronisk format og overføres via et enstrengt system.

Ifølge direktivets artikel 15 skal Kommissionen aflægge rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om den praktiske gennemførelse af dette direktiv, herunder om:

- fremskridt hen mod harmonisering og koordinering af meldeformaliteterne, dvs. gennemførelsen af de nationale enstrengede systemer
- tilgængeligheden af data vedrørende skibstrafik/skibsbevægelser inden for Unionen og/eller skibe, der anløber havne i tredjelande
- mulighederne for at undgå eller forenkle formaliteter for skibe, der har anløbet en havn i et tredjeland eller en frizone
- flodinformationstjenesters kompatibilitet med den elektroniske dataoverførselsproces
- muligheden for at udvide de med dette direktiv indførte forenklinger til at omfatte transport ad indre vandveje.

Disse spørgsmål vil blive behandlet i denne rapport. Da oprettelsen af det enstrengede system er hovedkravet i direktivet, vil den blive behandlet i et afsnit for sig (afsnit 3). De øvrige spørgsmål behandles i afsnit 4. Desuden indeholder rapporten oplysninger om fremtidige planer med henblik på at forbedre informationsudvekslingen inden for søfarten og forenkle og lempe den administrative byrde.

Som led i udarbejdelsen af denne rapport fik en konsulent til opgave at gennemføre en undersøgelse² af ovennævnte spørgsmål.

¹ EUT L 283 af 29.10.2010.

² <http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/doc/2013-12-reporting-obligation-2010i0065-final-report.pdf>

2. BAGGRUND

Kommissionen fremsatte forslag til direktivet om meldeformaliteter i forbindelse med "**Meddelelse og handlingsplan: etablering af et europæisk søtransportområde uden barrierer**"³, hvorved politikker og foranstaltninger er indført for at harmonisere og forenkle de administrative procedurer for nærskibsfarten og derigennem forbedre effektiviteten og konkurrenceevnen for søtransport inden for EU.

Der er skabt sammenhæng mellem direktivet om meldeformaliteter og **Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF**⁴, navnlig hvad angår SafeSeaNet⁵, Unionens maritime informationsudvekslingssystem. Relevante rapporteringsoplysninger skal udveksles via SafeSeaNet-systemet, som foruden sikkerhedsfunktionen giver mulighed for at udveksle supplerende oplysninger med henblik på at lette søfart og søtransport.

I **Blue Belt** – et nyligt initiativ som supplerer målene for direktivet om meldeformaliteter, og som indgår i akten for det indre marked II⁶ – opfordres der til at skabe et ægte indre marked for søtransport ved ikke længere at underkaste EU-varer, som transporteres mellem søhavne i EU, de samme administrative procedurer og toldformaliteter, som anvendes på varer fra oversøiske havne. Nærmere bestemt påtænkes det i meddelelsen om Blue Belt⁷ at indføre et harmoniseret og elektronisk ladningsmanifest, det såkaldte eManifest, som tilsigter yderligere at lette søtransporten for fartøjer, der anløber EU-havne, og samtidig skabe harmonisering og lempe de administrative byrder.

3. GENNEMFØRELSEN AF DE NATIONALE ENSTRENGEDE SYSTEMER

Konceptet med det enstrengede system er hovedforudsætningen for at gennemføre direktivet om meldeformaliteter.

Det enstrengede system:

- skal være stedet, hvor alle oplysninger afgives én gang og stilles til rådighed for medlemsstaternes kompetente myndigheder på områder som f.eks. havne, told, sikkerhed, sundhed og grænsekontrol
- forbinder SafeSeaNet, e-told og andre elektroniske systemer og
- skal være interoperabel og kunne forenes med og være tilgængelig for SafeSeaNet-systemet og i givet fald de systemer, der er omhandlet i Europa-

³ KOM(2009) 10 endelig af 21.1.2009.

⁴ EFT L 208 af 5.8.2002.

⁵ SafeSeaNet er et elektronisk rapporterings- og informationsudvekslingssystem for skibstrafik, som drives og udvikles teknisk af EMSA. Systemet giver bl.a. oplysninger om skibets identitet, dets position og status, afrejse- og ankomsttider, indberetning af hændelser og nøje beskrivelse af farligt gods.

⁶ COM(2012) 573 final af 3.10.2012.

⁷ COM(2013) 510 final af 8.7.2013.

Parlamentets og Rådets beslutning 70/2008/EF om papirløse rammer for told og handel⁸.

3.1. Aktuel situation

3.1.1. Harmonisering og koordinering af de meldeformaliteter, der er opnået i henhold til artikel 3 i direktivet om meldeformaliteter, på medlemsstatsniveau

Ifølge artikel 3, stk. 1, i direktivet om meldeformaliteter træffer hver medlemsstat foranstaltninger til at sikre, at der anmodes om meldeformaliteterne på en harmoniseret og koordineret måde i medlemsstaten.

Alle medlemsstaterne har gennemført direktivet og taget initiativer til at iværksætte et nationalt enstrengt system for søfart. Der er imidlertid stor forskel på 1) de enstrengede systemers koncepter, strukturer og miljøer, 2) tilgange til at skabe enstrengede systemer og 3) aktuelt udviklingsstade i medlemsstaterne.

Visse medlemsstater afventer, at tekniske specifikationer færdiggøres (se nedenfor); andre medlemsstater moderniserer, sammenkobler eller "ombygger" deres eksisterende nationale infrastrukturer til håndtering af meldeformaliteter med henblik på at skabe deres nationale enstrengede system i overensstemmelse med direktivet.

Forskellige offentlige myndigheder og private interessenter medvirker på forskellige politikområder (bl.a. inden for søfart, told, sundhed og grænsekontrol). Dette vanskeliggør gennemførelses- og koordinationsprocessen. Der er behov for en betydelig indsats på medlemsstatsplan for løbende at inddrage alle disse parter og sikre en sammenhængende og effektiv koordinering.

Medlemsstaterne står desuden – i forskelligt omfang – over for følgende udfordringer:

- gennemførelsen påvirker de berørte medlemsstats og interessenters disponible budget og budgettering
- der er betænkeligheder og/eller juridiske problemer med hensyn til at udveksle fortrolige/følsomme oplysninger og kvalitetssikre data
- der er endnu ikke eller ikke i tilstrækkelig grad udviklet tekniske specifikationer på EU-niveau
- fristen for gennemførelse, som også hænger sammen med udviklingen af eManifest inden for rammerne af Blue Belt (jf. nedenfor)

Søfartssektoren påpegede risikoen for, at i mangel af yderligere interoperabilitetsstandarder og manglende harmonisering af de oplysninger, der kræves på nationalt plan, kan de af medlemsstaterne udviklede nationale enstrengede systemer vise sig at afvige betydeligt indbyrdes, hvilket kan gøre det nødvendigt for branchen at udvikle specifikke kommunikationsgrænseflader med hver medlemsstats system, og derved øges branchens omkostninger til gennemførelsen, og fordelene mindskes.

3.1.2. Harmonisering og koordinering af de meldeformaliteter, der er opnået i henhold til artikel 3 i direktivet om meldeformaliteter, på EU-niveau

I henhold til artikel 3, stk. 2, i direktivet om meldeformaliteter udformer Kommissionen i samarbejde med medlemsstaterne ordninger for harmonisering og

⁸

EUT L 23 af 26.1.2008.

koordinering af meldeformaliteterne i Unionen. Det er imidlertid værd at bemærke, at direktivet ikke indeholder særlige procedurer, der kan føre til bindende retsakter med henblik på at fremme harmonisering.

Til dette formål oprettede Kommissionen en ekspertgruppe for forenkling og elektroniske informationstjenester for søfart, "**eMS-gruppen**", som har til opgave at støtte medlemsstaterne i deres gennemførelse af direktivet om meldeformaliteter på en koordineret måde. Gruppen er desuden åben for observatører fra de vigtigste interessentsammenslutninger. I bilag I redegøres der for eMS-gruppens organisation.

Direktivet gennemføres på grundlag af en **faseopdelt tilgang**:

- (1) Fase 1: Udvikling af funktionsspecifikationer
- (2) Fase 2: Udvikling af tekniske specifikationer
- (3) Fase 3: Teknisk implementering
- (4) Fase 4: Afprøvning
- (5) Fase 5: Indledende driftsfase

En detaljeret beskrivelse af de forskellige faser findes i bilag II.

Ifølge den oprindelige tidsplan skulle der udvikles fælles funktionelle specifikationer (fase 1) i løbet af 2012 og 2013 og tekniske specifikationer (fase 2) inden udgangen af 2013. På nuværende tidspunkt er funktionelle specifikationer blevet fastlagt af de relevante undergrupper for næsten alle specifikke anmeldelser, der er angivet i bilaget til direktivet om meldeformaliteter. En række fælles data og spørgsmål med en horisontal dimension blev udpeget, gennemgået og harmoniseret på horisontalt plan. Undergruppen om kortlægning af data og funktioner har foreslået et harmoniseret sæt af oplysninger, der skal afgives i forbindelse med opfyldelsen af direktivets krav, men arbejdet er endnu ikke afsluttet.

Reglerne for FAL-formular 2 (ladningserklæring) og ladningsmanifestet er endnu ikke blevet udarbejdet eller inddraget i forbindelse med kortlægningen af data for ikke at skabe vanskeligheder for Kommissionens opstilling af specifikationer for eManifest. Dette eManifest, som bør indgives via det nationale enstrengede system, er et led i Blue Belt-initiativet. Da hele harmoniseringsprocessen vil føre til fælles definitioner og formater for de data, der kræves i de forskellige formaliteter, vil Kommissionen bestræbe sig på at harmonisere de tekniske specifikationer for det harmoniserede elektroniske ladningsmanifest og andre meldeformaliteter, der indhentes i henhold til direktiv 2010/65/EU. eManifest foreligger stadig til drøftelse.

Den tekniske gennemførelsesfase er indledt i begyndelsen af 2014, men nogle medlemsstater afventer færdiggørelsen af de funktionelle og tekniske specifikationer, inden de påbegynder gennemførelsen. Heraf fremgår det, at der alene er udviklet tekniske specifikationer, dvs. datadefinitioner og dataformater, for de formaliteter, som er omfattet af aftalte funktionsspecifikationer. Arbejdet er dermed endnu ikke afsluttet.

Dette kunne påvirke den fremtidige tidsplan, da systemerne skal være klar til afprøvning i første halvdel af 2015, således at den indledende driftsfase kan påbegyndes senest den 1. juni 2015.

3.1.3. Projekter til støtte for gennemførelsen

For yderligere at lette gennemførelsen af direktivet om meldeformaliteter iværksatte Kommissionen demonstrationsprojekterne AnNa og IMP, hvori en række medlemsstater deltager.

3.1.3.1. Demonstrationsprojektet IMP

EMSA har fået overdraget demonstrationsprojektet IMP, som har et budget på 700 000 EUR og gennemfører aktion 3.1 om udviklingen af SafeSeaNet inden for arbejdsprogrammet vedrørende den integrerede havpolitik (IMP).

Formålet med demonstrationsprojektet er at udvikle programmel og komponenter, der vil blive anvendt til at støtte de deltagende medlemsstater (Bulgarien, Grækenland, Italien, Malta og Rumænien) og Norge i gennemførelsen af deres nationale enstrengede systemløsning i overensstemmelse med direktivet om meldeformaliteter. Dette åbner mulighed for, at de deltagende medlemsstater sparer omkostninger og tid i forbindelse med gennemførelsen af det nationale enstrengede system, idet de genbruger og integrerer komponenter, som er opbygget centralt i projektet, i deres egne nationale systemer.

Projektets hovedresultat er udformningen og gennemførelsen af en prototype af en nationalt enstrengt systemløsning, som vil afprøve informationsstrømme mellem:

- søfartssektoren (f.eks. skibsagent/skibsfører/behørigt bemyndiget person) og det nationale enstrengede system
- det nationale enstrengede system og offentlige myndigheder (søfartssikkerhedsmyndigheder, toldvæsenet, grænsekontrollen, sundhedsmyndigheder, havnemyndigheder og andre, som kunne udpeges), og
- det centrale SafeSeaNet-system og det nationale enstrengede system.

En første version af prototypen blev frigivet og afprøvet i løbet af 2013. Denne version gjorde det muligt at opfylde meldeformaliteterne via en harmoniseret grænseflade. Datastrukturen og -formatet byggede på resultaterne af arbejdet i eMS-undergruppen om kortlægning af data og funktioner. En anden version af prototypen, som indeholder grænseflader til offentlige myndigheder med henblik på at behandle oplysningerne fra leverandører af skibsdata og registrere relevante afgørelser, og som gør det muligt at udveksle oplysninger med SafeSeaNet, blev stillet til rådighed i begyndelsen af 2014. Der arbejdes videre med udviklingen i løbet af 2014, og projektets sidste fase løber indtil november 2014.

3.1.3.2. AnNa-projektet⁹

AnNa er et projekt, som er udvalgt i 2012 i en flerårig indkaldelse under TEN-T-programmet "Motorveje til søs" med et budget på 37 076 000 EUR, og som løber fra 2012 til 2015. Navnet står for avancerede nationale netværk for forvaltninger og er medlemsstaternes projekt til støtte for en effektiv gennemførelse af direktivet om meldeformaliteter. Projektet tilsigter at støtte en effektiv og bæredygtig udvikling af de nationale enstrengede systemer i overensstemmelse med direktivet (f.eks. ved at støtte IKT-baseret systemintegration i udviklingen af det enstrengede system for søfart).

⁹

www.annamsw.eu.

14 medlemsstater (Belgien, Bulgarien, Cypern, Det Forenede Kongerige, Grækenland, Frankrig, Italien, Letland, Nederlandene, Portugal, Rumænien, Slovenien, Spanien og Sverige) deltager aktivt i projektet. 6 andre lande (Danmark, Finland, Irland, Kroatien, Malta og Tyskland), har observatørstatus¹⁰. Adskillige søfartsinteresseorganisationer er tilknyttet projektet¹¹. AnNa benytter en bottom up-tilgang, idet nationale forvaltninger bistås i deres arbejde med at opbygge deres enstrengede systemer for søfart, og der ydes støtte til (system)integration inden for og mellem nationale enstrengede systemer for søfart (skib-til-land og mellem de forskellige kontorer og myndigheder) i lyset af behovet for at:

- gøre optimal brug af de data og (internationale) datamodeller, der allerede er tilgængelige
- klarlægge, hvilke data der kræves af henholdsvis offentlige myndigheder (ved lov) og operatører af logistikkæder
- afdække, hvordan data kan genbruges
- tænke mere langsigtet; det betyder, at nytten ved arbejdet og investeringerne bør stå i forhold til omkostningerne (også i forbindelse med investeringer i fælles havnesystemer – port community systems) og gennemførelsen af den europæiske transportpolitiske dagsorden, herunder mål i relation til e-fragt og e-told
- udvikle en ramme indeholdende en tjekliste af gennemførlige foranstaltninger (herunder deres internationale perspektiv).

Der er opstillet funktionelle og tekniske krav samt en foreløbig masterplan for direktivets mindstekrav og et strategidokument for interesseparter med en beskrivelse af de forskellige interesseorganisationers synspunkter. I næste fase iværksættes pilotprojekter for at afprøve forskellige koncepter og ideer med hensyn til gennemførelsen af direktivet.

For at undgå overlapninger eller aktiviteter, som ikke er i tråd med eMS-gruppens aktiviteter, fremlægger og validerer eMS-gruppen resultaterne af AnNa-projektet.

Både demonstrationsprojektet IMP og AnNa-projektet tilsigter at imødekomme nogle medlemsstaters behov i forbindelse med gennemførelsen af direktivet om meldeformaliteter. Arbejdet, der udføres inden for rammerne af demonstrationsprojektet IMP og AnNa-projektet, anses for at skabe merværdi for arbejdet i eMS-gruppen og -undergrupper med hensyn til den overordnede gennemførelse af direktivet om meldeformaliteter, forudsat at det er ordentligt koordineret og sammenhængende.

¹⁰ Island, Israel, Montenegro og Norge har ligeledes observatørstatus.

¹¹ CESMA (Confederation of European Shipmasters' Associations), CLECAT (European organisation for freight forwarding, logistics and customs), FIATA (International Federation of Freight Forwarders Associations), ECASBA (European Community Association of Ship brokers and agents), ECSA (European Community Shipowners' Association), EHMC (European Harbour Masters' Committee), EPCSA (European Port Community Systems Association), ESPO (European Sea Port Association), WSC (World Shipping Council) og WCO (Verdenstoldorganisationen).

4. ØVRIGE KRAV OM RAPPORTERING I HENHOLD TIL ARTIKEL 15

4.1. Tilgængelighed af data vedrørende skibstrafik/skibsbevægelser inden for Unionen og/eller skibe, der anløber havne i tredjelande eller frizoner

For indeværende foreligger der ikke nærmere oplysninger om omfanget af skibstrafik/skibsbevægelser fra én EU-havn til en anden eller om skibe, der indimellem anløber havne i tredjelande eller frizoner. Ifølge interesseorganisationer såsom ECSA og WSC anløber langt de fleste skibe, der sejler i EU-farvande, indimellem havne i tredjelande, men ingen præcise oplysninger er offentligt tilgængelige om hverken ladningsmængder eller om trafikhyppighed.

Alle ladningsrelaterede oplysninger findes i ladningsmanifestet. Ladningsdata indgives til toldvæsenet til finansielle og andre formål, og til havne/terminaler til driftsformål. De udveksles under fortrolighedshensyn til disse specifikke formål og må kun anvendes til andre formål efter udtrykkelig tilladelse fra den person eller myndighed, der forelægger dem.

Medlemsstaterne har pligt til at forelægge Kommissionen (Eurostat) ladningsdata, men disse oplysninger må kun anvendes til de formål, der er angivet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/42/EF af 6. maj 2009 om statistisk registrering af godstransport og passagerbefordring ad søvejen¹². Data om søtransport på havn til havn-niveau betragtes som fortrolige af arbejdsgruppen vedrørende søtransportstatistik¹³. Eurostat formidler i stedet statistikker over ladningsvolumen på det aggregerede niveau havn-til-havkystzone. Der findes også andre offentligt tilgængelige statistikker, men de er for generelle (godstransport specificeres ikke), og/eller de er ikke knyttet til data om skibsbevægelser.

Data om bevægelser er indarbejdet i meldeformaliteter (krav om anmeldelse til havnesikringen, anmeldelse af farligt gods om bord på skibe osv.) eller kan rekvireres gennem springssystemer som f.eks. det automatiske identifikationssystem¹⁴ (AIS) og systemer til identifikation og sporing af skibe på lang afstand (LRIT)¹⁵. Der findes kun få undersøgelser med analyseret data over bevægelser i en given region, givne skibstyper eller givne perioder, men er ikke tilstrækkelige til at få indsigt i antallet af skibsbevægelser inden for EU og til og fra havne i tredjelande eller frizoner.

Undersøgelser, hvor skibsbevægelser knyttes sammen med havne/godstrafik, er gennemført (med succes) på havne- eller terminalniveau. Selv om det i teorien burde

¹² EUT L 141 af 6.6.2009, s. 29.

¹³ Arbejdsgruppen vedrørende søtransportstatistik er Kommissionens ekspertgruppe, der rådgiver Kommissionen om spørgsmål på området, etablerer et nært samarbejde mellem medlemsstaternes statistiske kontorer og Kommissionen og letter udvekslingen af information, erfaringer og god praksis.

¹⁴ AIS er indført ved den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS), som ændret, hvorved alle skibe pålægges at medbringe automatiske identifikationssystemer, der automatisk kan levere oplysninger om skibet til andre skibe og kystmyndighederne.

¹⁵ LRIT indføres ved SOLAS, som ændret. Hovedformålet med LRIT-skibspositionsmeddelinger er at sætte konventionens kontraherende stater i stand til at hente oplysninger om skibes identitet og position med et tilstrækkeligt varsel til at evaluere, om skibe ud for deres kyst frembyder en sikkerhedsrisiko og om fornødent gribe ind for at mindske eventuelle risici.

være muligt at matche f.eks. AIS-data med ladningsdata, vil det være yderst vanskeligt at gøre dette på EU-niveau. AIS-databaserne rummer enorme datamængder, og af fortrolighedshensyn er det ikke let at få adgang til ladningsdata fra havne.

En generel formidling af havn-til-havn-data om ladningsmængder, der indsamles inden for rammerne af direktiv 2009/42/EF, ville stride mod principperne om oplysningernes fortrolighed i adfærdskodeksen for europæiske statistikker og de retlige rammer for Eurostat og de nationale statistikmyndigheder. Forhåndsgodkendte forskere kan gives adgang til fortrolige mikrodata til videnskabelige formål, forudsat at Eurostats retningslinjer for denne adgang er opfyldt.

Detaljerede data om skibsbevægelser vil kunne udledes af oplysninger fra AIS. Oplysninger kan også indhentes på grundlag af skibsfartens meldeformaliteter og i fremtiden via eManifest.

4.2. Mulighederne for at undgå eller forenkle formaliteter for skibe, der har anløbet en havn i et tredjeland eller en frizone

Selv om der tidligere er indført forenklinger, anses de administrative procedurer for søtransport stadig ofte for at være unødigt komplekse, redundante og ikke harmoniserede mellem medlemsstater og havne. Skibsfartens potentiale udnyttes derfor ikke altid fuldt ud.

Der påtænkes en betydelig yderligere lempelse med indførelsen af **Blue Belt-initiativet**, hvormed fartøjer får mulighed for at operere frit i EU's indre marked med en minimal administrativ byrde, bl.a. forenkles og harmoniseres toldprocedurerne for søtransport i tilfælde, hvor fartøjet også er anløbet tredjelands havne.

Når EU-varer medbringes på et fartøj, der sejler uden for den territoriale 12-sømilegrænse, ændres varernes status automatisk til ikke-EU-varer, og alle varer vil blive behandlet i overensstemmelse hermed ved ankomsten. Dette gælder også, selv om fartøjet har en anden EU-havn som bestemmelseshavn. Når et skib anløber en EU-havn, kræver toldvæsenet derfor, at visse meldeformaliteter opfyldes, at erklæringer indgives, og at EU-status om fornødent godtgøres tillige med andre ladningsoplysninger om de varer, der skal losses; når skibet anløber efterfølgende EU-havne, kan varer, der skal losses, underlægges samme eller en lignende kontrol.

I Blue Belt-meddelelsen henvises til to lovgivningsforanstaltninger, som Kommissionen vil fremsætte forslag om. Det første forslag – en yderligere forenkling af ordningen for skibe i fast rutefart, dvs. godkendte fartøjer, der primært medbringer EU-varer og regelmæssigt og udelukkende anløber EU-havne – er blevet vedtaget. I henhold til de nye regler, som har været i kraft siden den 1. marts 2014, vil status som skib i fast rutefart blive mere attraktiv. For det første blev høringsperioden i forbindelse med en ansøgning afkortet fra 45 til 15 dage. For det andet får rederier mulighed for ikke alene at angive de medlemsstater, der er omfattet af den aktuelle ansøgning, men på forhånd at angive, hvilke medlems-stater der kunne komme på tale i fremtiden.

Da de fleste fartøjer ofte anløber havne i tredjelande og medbringer både EU- og ikke-EU-varer, er de enten udelukket fra status som "skibe i fast rutefart", eller også egner forenklingen sig ikke til deres behov. Hvis søtransportsektoren skal udnytte sit fulde potentiale, vil en ægte lempelse også skulle omfatte den type rutefart.

Kommissionen er til dette formål i færd med at udvikle et eManifest som en anden foranstaltning. I den første fase vil eManifest, når det indgives i en EU-havn, gøre det muligt for toldvæsenet let at bestemme varernes status, hvilket vil mindske toldkontrollem. Selv hvis et fartøj har anløbet et tredjeland's havn, men EU-varer forblev om bord, vil det være lettere at dokumentere deres status som EU-varer, hvilket giver mulighed for at transportere dem hurtigere. eManifest forventes at være rede til at blive anvendt fra juni 2015.

Med hensyn til personbefordring er der indført forenklinger af Schengengrænsekodeksen. Når et skib anløber en EU-havn, kræver toldvæsenet, at visse formaliteter opfyldes, der skal eksempelvis indsendes lister over passagerer og besætning. Dette gælder, når et skib ankommer fra eller afsejler til en anden EU-havn eller en havn i et tredjeland. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 562/2006 af 15. marts 2006 om indførelse af en fællesskabskodeks for personers grænsepassage (Schengengrænsekodeks)¹⁶, som ændret ved forordning nr. 610/2013¹⁷, indeholder bestemmelser om en lempelse af disse procedurer for krydstogtskibe, lystfartøjer og færgeruter; bl.a. tilpasses frister for indsendelse af listerne til fristerne i direktivet om meldeformaliteter.

4.3. En mulig udvidelse af den forenkling, der indførtes med direktivet om meldeformaliteter, til anvendelse på indre vandveje og foreneligheden af den elektroniske dataoverførselsproces med flodinformationstjenester (RIS)

Søtransporten og transporten ad indre vandveje er to forskellige og adskilte sektorer. Søtransportsektoren er allerede underlagt omfattende EU-regler og internationale regler samt obligatoriske administrative procedurer, herunder oplysninger og meldepligter. Indlandsskibsfarten på den anden side er ikke reguleret i samme omfang.

I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/44/EF om harmoniserede flodinformationstjenester (RIS) på de indre vandveje i Fællesskabet¹⁸ og i de efterfølgende tekniske specifikationer for elektronisk skibsmelding i indlandssejladser, der er beskrevet i Kommissionens forordning (EU) nr. 164/2010¹⁹, defineres regler og standarder for elektronisk rapportering og dataoverførsel mellem medlemsstater, der tages i anvendelse, når skibsmeldinger er påkrævet ifølge nationale eller internationale bestemmelser. Centralkommissionen for Sejladser på Rhinen har indført obligatorisk elektronisk skibsmelding for visse fartøjer, som transporterer containere på Rhinen fra den 1. januar 2010, og international dataudveksling gennemføres mellem Tyskland og Nederlandene.

Søtransportsektoren har i mellemtiden udviklet veletablerede dataudvekslingsmekanismer såsom SafeSeaNet-systemet. Hertil kommer, at direktivet om meldeformaliteter nu omfatter nationale enstrengede systemer for på en forenklet og strømlinet måde at indgive de fornødne oplysninger til flere formål. Den elektroniske dataoverførsel i indlandsskibsfarten tilrettelægges via RIS-systemet, men der findes hverken et fælles kontaktpunkt til indsamling af oplysninger eller en avanceret mekanisme for udveksling, der kan sammenlignes med SafeSeaNet-systemets.

¹⁶ EUT L 105 af 13.4.2006, s. 1.

¹⁷ EUT L 182 af 29.6.2013, s. 1.

¹⁸ EUT L 255 af 30.9.2005, s. 152.

¹⁹ EUT L 57 af 6.3.2010, s. 1.

Forenklinger angående meldeformaliteter for søfartssektoren kunne eventuelt udvides til at omfatte indlandsskibsfarten, men dette ville forudsætte, 1) at oplysninger, der anvendes i søtransportsektoren, harmonisere med dem, der anvendes inden for indlandsskibsfarten, og 2) en revision af tilrettelæggelsen af elektronisk dataudveksling og muligvis også af den retlige ramme for indlandsskibsfartens elektroniske rapportering. Desuden vil der skulle oprettes en trinvis og velstruktureret handlingsplan med en realistisk tidsplan, som støttes af alle berørte parter.

5. KONKLUSION

Gennemførelsen af **direktivet om meldeformaliteter** er endnu ikke afsluttet, og den endelige etablering af de **nationale enstrengede systemer** skal først være afsluttet i juni 2015. Imidlertid kan nogle bemærkninger allerede fremsættes på grundlag af konklusionerne fra konsulentens rapport og efter drøftelser med medlemsstaterne og de berørte parter inden for rammerne af eMS-gruppen.

Mange forskellige myndigheder og interessenter med forskellige funktioner, kompetencer og ansvar medvirker i oprettelsen af det nationale enstrengede system. Samarbejdet mellem dem, både på EU-plan og på nationalt plan, er afgørende og bør styrkes.

Med henblik på at maksimere effektiviteten og undgå dobbeltarbejde er der en tendens til at bygge på eksisterende platforme, tekniske løsninger og standardisering – også for at udnytte hidtidige investeringer i systemer. I forbindelse med videreudviklingen af eksisterende systemer bør direktivets krav imidlertid ikke tabes af syne, og det bør sikres, at de opfyldes på en korrekt måde. Medlemsstaterne bør derfor nøje vurdere deres nuværende systemer, deltage aktivt i eMS-gruppens arbejde og gennemføre de funktionelle og tekniske specifikationer på korrekt vis som drøftet i eMS-gruppen. Desuden kunne der drages fordel af arbejdet, der er udført i demonstrationsprojektet IMP og AnNa-projektet. Begge projekter tilbyder praktiske løsninger med henblik på gennemførelsen af de nationale enstrengede systemer.

Der er behov for at videreføre støtten til gennemførelsesprocessen for at få oprettet de nationale enstrengede systemer inden for den fastsatte tidsramme. Funktionelle og tekniske specifikationer må videreudvikles så hurtigt som muligt. I den forbindelse er udviklingen af eManifest, der åbner mulighed for at indgive størstedelen af mængden af oplysninger i det enstrengede system, en vigtig faktor. Medlemsstaterne venter med at færdiggøre IKT-gennemførelsen af det nationale enstrengede system, indtil der foreligger et klart overblik over eManifest-datasættet. En afstemning i Fællesskabets kompetente Toldkodeksudvalg om den nødvendige retlige ramme er planlagt til medio 2014.

Med hensyn til de **øvrige rapporteringskrav** kan følgende konklusioner drages:

- På nuværende tidspunkt foreligger der ikke tilstrækkelige og detaljerede oplysninger om omfanget af skibstrafik/skibsbevægelser fra én EU-havn til en anden eller om skibe, der indimellem anløber havne i tredjelande eller frizoner. Der er imidlertid afdækket muligheder for at indsamle flere oplysninger i fremtiden. Kommissionen vil se nærmere på disse muligheder for at få klarhed over, om og hvordan de kan medvirke til at øge statistikkers kvalitet og tilgængelighed.

- Den optimale udnyttelse af skibsfarten bør fremmes ved at undgå eller yderligere forenkle formaliteter for skibe, der har anløbet en havn i et tredjeland eller en frizone. Det nylige Blue Belt-initiativ og udviklingen af eManifest forventes efter gennemførelsen at udgøre et stort skridt i denne retning. Som et næste skridt bør Kommissionen overveje yderligere forenklingsforanstaltninger, f.eks. at tilføje andre (toldrelaterede) funktioner til eManifest.
- Det er muligt at udvide den forenkling, som påtænkes i direktivet om meldeformaliteter, således at den finder anvendelse på indlandsskibsfart og matche RIS med SafeSeaNet-systemet, ganske vist på visse betingelser. Kommissionen vil behandle disse og i givet fald tillige visse spørgsmål inden for rammerne af den kommende gennemgang af RIS-politikken og e-fragt-initiativet.

6. FREMTIDSUDSIGTER

EU's politikker fremhæver alle behovet for at anvende ressourcer mere effektivt og behovet for at sikre konkurrenceevnen i den europæiske transportsektor og handel i almindelighed. Kommissionen mener, at en bedre udnyttelse af elektroniske oplysninger er et vigtigt led i opfyldelsen af disse mål.

De nationale enstrengede systemer vil skabe nationale tværgående informationsudvekslingsmiljøer, give de nationale myndigheder adgang til alle relevante oplysninger om skibsfarten via et fælles kontaktpunkt, og erhvervssektoren skal kun indgive data én gang. Med støtte fra SafeSeaNet-systemet kan og vil relevante oplysninger deles mellem de nationale enstrengede systemer og dermed mellem medlemsstaterne. Sammen vil de nationale enstrengede systemer og SafeSeaNet-plattformen danne og tilvejebringe en ægte ramme for indsamling og udveksling af søfartsdata, og de vil udbyde tjenester til og skabe løsninger for en bred vifte af søfartsrelaterede funktioner og behov. SafeSeaNet-systemet videreudvikles og kan levere integrerede søfartsrelaterede tjenester med integration af jord- og satellitbaseret AIS, LRIT og satellitbilleder. Efter at denne mulighed er åbnet, anvendes oplysninger fra SafeSeaNet-systemet nu om dage allerede til andre formål end sikkerhed til søs, dvs. af Frontex til grænsekontrol/indvandring, af EU-Fiskerikontrolagenturet til overvågning af fiskeriet og til søfartsrelaterede sikkerhedsoperationer som f.eks. bekæmpelse af piratvirksomhed. Der er drøftelser i gang om en potentiel anvendelse af SafeSeaNet til andre funktioner såsom retshåndhævelse, kystvagter og told.

En sådan udvikling vil også spille en central rolle i virkeliggørelsen af den fælles ramme for informationsudveksling (CISE), der tilsigter at lette den tværgående udveksling af overvågningsoplysninger på søfartsområdet, herunder på forsvarsområdet. Plattformen bestående af det nationale enstrengede system og SafeSeaNet tilvejebringer allerede en vigtig del af udvekslingen af data og oplysninger, både centraliserede og decentraliserede, hvilket giver nationale myndigheder mulighed for at bygge videre på eksisterende systemer og løsninger og derigennem yderligere forbedre informationsudvekslingen på internationalt niveau, EU-niveau og nationalt niveau.

På mellemlang sigt vil den eksisterende lovgivning kræve en vis tydeliggørelse og justering alt efter erfaringerne med gennemførelsen af direktivet om

meldeformaliteter og erfaringerne med anvendelsen og den videre teknologiske udvikling af SafeSeaNet.

I forbindelse med **direktivet om meldeformaliteter** og de nationale enstrengede systemer kunne følgende punkter overvejes med henblik på yderligere forenkling og lempelse af den administrative byrde for både forvaltninger og søfartssektoren:

- udvidelse af direktivets anvendelsesområde til at omfatte yderligere formaliteter, f.eks. anmeldelser i relation til havnestatskontrol
- en metode til overvågning af gennemførelsen af de nationale enstrengede systemer med henblik på yderligere optimering heraf
- harmonisering af de retlige bestemmelser i de forskellige EU-retsakter bl.a. meldepligter, der er omfattet af direktivet om meldeformaliteter, for de skibe, som de gælder for, og fritagelser
- en gennemgang af artikel 9, hvori skibe, som er i drift inden for EU, fritages fra visse meldepligter, idet nogle medlemsstater hævdede, at der stadig kan være behov for en vis meldepligt; gennemgangen kan skabe bedre forståelse af, hvordan der kan indrømmes fritagelser til skibe, som driver handel mellem EU's havne
- en yderligere harmonisering af fristerne for meldepligter i de forskellige EU-retsakter, der er omfattet af direktivet om meldeformaliteter
- harmonisering af meldeformaliteter, som hidrører fra nationale krav, og som skal indgives i de nationale enstrengede systemer
- genanvendelse af data på EU-plan

Derudover bør det overvejes at give Kommissionen mulighed for at indføre juridisk bindende specifikationer. Der er et klart behov for et bindende instrument, eventuelt baseret på grænseflade- og funktionskontroldokumentet i direktiv 2002/59/EF, for at regulere visse funktioner (f.eks. angående ladningsrelaterede oplysninger) og spørgsmål af teknisk art, f.eks. tekniske specifikationer samt autentificering og adgangsretlige spørgsmål, og dette behov kan i øjeblikket ikke opfyldes inden for den retlige ramme, der tilvejebringes i direktivet om meldeformaliteter.

I forbindelse med **SafeSeaNet** er det hensigten at benytte en fremgangsmåde i to etaper ved revisionen af direktiv 2002/59/EF. I den første etape fokuseres på centrale aspekter, hvormed elektronisk information udnyttes bedre, og der skabes interoperabilitet mellem eksisterende søfartssystemer og andre relevante overvågnings-, informations- og meldesystemer, hvilket åbner mulighed for at tilvejebringe integrerede maritime tjenester med SafeSeaNet i centrum. Følgende foranstaltninger overvejes:

- ajourføring af bilag III til direktiv 2002/59/EF, idet de teknologiske fremskridt udnyttes bedre med SafeSeaNet via de integrerede maritime tjenester, og som følge heraf tilpasses principper og mandat for styringsgruppen på højt plan
- afklaring af yderligere integrering og anvendelse af platformen bestående af de nationale enstrengede systemer og SafeSeaNet med hensyn til miljøovervågning og -rapportering, f.eks. modtagefaciliteter i havne og overvågnings- og informationssystemer angående forurening fra skibe.

I den anden etape vil der i en fuldstændig revision af direktivet blive taget hensyn til virkninger og erfaringer fra gennemførelsen af direktivet om meldeformaliteter.

Kommissionen vil desuden videreudvikle **e-maritime-initiativet**, der tager sigte på at optimere skibs- og ladningsrelaterede havneprocesser og lempe den administrative byrde ved at se nærmere på eksisterende praksis, processer og forskrifter og ved at foreslå forenklinger, der følger af anvendelsen af eksisterende og nye elektroniske systemer, informationsdeling og afskaffelse af forældet praksis og forældede forskrifter. I forbindelse med dette initiativ vil drøftelser med eksperter give søtransportsektoren og myndighederne lejlighed til at samarbejde om at påpege hindringer for konkurrenceevne og effektivitet i den europæiske søtransportsektor og afdække lovende ideer, som kan forbedre den nuværende situation.

Set fra en logistisk synsvinkel vil Kommissionen iværksætte **e-fragt-politikken**, som har til formål at skabe forbindelse mellem interessenter for at effektivisere adgang til og anvendelse af oplysninger om godstransport – ikke blot for søfarten, men for alle transportformer. Formålet med e-fragt er tredelt: en "reel" overgang fra papirdokumenter til elektroniske dokumenter, forenkling af procedurer og forebyggelse af, at data skal indlæses gentagne gange i forskellige systemer, og integration af oplysninger fra forskellige kilder og tværgående datalag. Nye forretningsmuligheder vil opstå. Hvad nærmere angår meldeformaliteter, bør direktivet om meldeformaliteter og politiske initiativer såsom e-maritime og Blue Belt suppleres med de tekniske værktøjer og den koordineringskapacitet, der vil blive udviklet i e-fragt-initiativet. Med øget genbrug af data vil det være tilstrækkeligt, at sektoren indgiver et fælles sæt oplysninger til myndighederne for at opfylde toldvæsenets og transportmyndighedernes informationsbehov og andre formål for alle transportformer.

Oprettelsen af de nationale enstrengede systemer og udbuddet af elektroniske maritime informationsudvekslingssystemer er allerede et aneligt resultat, men vi er nødt til at skue fremad. Den **næste generation af det maritime informationsudvekslingssystem**, der kombinerer og bygger videre på de nationale enstrengede systemer, SafeSeaNet-systemet og e-maritime-initiativet, bør tilgodese forskellige søfartsrelaterede funktioner og opfylde behov på både nationalt plan og EU-plan og dermed yderligere forbedre søfartssikkerhed såvel som den transportrelaterede og trafikale dimension samt aspekter vedrørende lettelse af samhandelen. Dette vil fremme en mere helhedsorienteret tilgang, som bidrager til at opfylde de overordnede transportmål i Kommissionens hvidbog om transport.