



DET KONGELIGE
UTENRIKSDEPARTEMENT

Prop. 32 S

(2013–2014)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 89/2013 av 3. mai 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2010/65/EU av 20. oktober 2010 om meldingsformaliteter for skip som ankommer til og/eller går fra havner i medlemsstatene

*Tilråding fra Utenriksdepartementet 13. desember 2013,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Innledning

EØS-komiteen traff 3. mai 2013 beslutning om å endre EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport) kapittel V (sjøtransport) til å omfatte europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/65/EU av 20. oktober 2010 om rapporteringsformaliteter for skip som ankommer og/eller går fra havner i medlemsstatene, og om oppheving av direktiv 2002/6/EF.

Direktivet forenkler og harmoniserer fremgangsmåten for rapportering av informasjon gjennom elektronisk dataoverføring for skip som skal anløpe eller forlate en havn i EU/EØS-området. Videre pålegges deltakerne innen 1. juni 2015 å innføre et system som sikrer elektronisk overføring av data mellom skip og forvaltende myndigheter på nasjonalt nivå og mellom medlemsstatene.

I og med at gjennomføringen av direktivet nødvendigvis innebærer økonomiske konsekvenser, er Stortingets samtykke til

godkjenning av EØS-komiteens beslutning nødvendig, jf. GrL § 26 annet ledd.

Beslutningen i EØS-komiteen og direktiv 2010/65/EU i uoffisiell norsk oversettelse følger som trykte vedlegg til proposisjonen

2 Nærmere om direktivet

Direktivets formål er å forenkle og harmonisere administrasjonen for sjøtransporten gjennom elektronisk dataoverføring, og ved å harmonisere og forenkle meldingsformalitetene. Direktivet tar ikke sikte på å berøre arten og innholdet av opplysningene som kreves, eller å innføre ytterligere meldingskrav for sjøtransporten. Det fremgår av fortalen at direktivet utelukkende har som formål å behandle forenkling og harmonisering av fremgangsmåten for rapportering av informasjon, og hvordan innsamling av informasjon kan gjøres mer effektivt.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 89/2013 av 3. mai 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2010/65/EU av 20. oktober 2010 om meldingsformaliteter for skip som ankommer til og/eller går fra havner i medlemsstatene

Direktivet gjelder for skip som skal anløpe eller forlate en havn i EU/EØS-området. Det følger av direktivet at skipsfører, eller annen autorisert person, som hovedregel skal rapportere informasjon som omfattes av direktivet senest 24 timer før ankomst. Dette innebærer at rapportering som i dag gjøres til ulike tidspunkt etter ulike regelverk, skal skje i henhold til tidsfristene i denne bestemmelsen.

Følgende rapporteringsplikter omfattes av direktivet:

1. meldinger i henhold til gjeldende relevante EU-lovgivning, f.eks. ankomstmeldinger og meldinger om farlig og forurensende last,
2. meldinger med informasjonsinnhold som beskrevet i IMO FAL-skjema og helseerklæring og
3. om ønskelig meldinger som kreves av nasjonal lovgivning.

Det følger videre av direktivet at medlemsstatene innen 1. juni 2015 må innføre et system som sikrer elektronisk overføring av data mellom skip og de myndigheter og havner som skal bruke data på nasjonalt nivå, og myndigheter medlemsstatene i mellom, samt etablere et felles meldepunkt for skipstrafikken som linker det eksisterende overvåkings- og informasjonssystemet for skipsfarten, SafeSeaNet, og eventuelle andre elektroniske systemer, sammen. Frem til 1. juni 2015 har medlemsstatene anledning til å akseptere meldinger i papirformat, etter dette skal meldinger som omfattes av direktivet rapporteres elektronisk.

Videre skal informasjon som rapporteres til en medlemsstat, og som er innrapportert i henhold til EU-lovgivningen, kunne utveksles med andre medlemsstater gjennom det europeiske SafeSeaNet-systemet.

Skip som omfattes av direktiv 2002/59/EF, og som beveger seg mellom havner som ligger i EUs tollunion, er ifølge direktivets artikkel 9 som hovedregel unntatt fra rapporteringsplikt. Medlemsstatene har likevel en viss mulighet til å kreve at også disse fartøyene skal rapportere.

3 Beslutningen i EØS-komiteen

EØS-komiteens beslutning nr. 89/2013 av 3. mai 2013 inneholder en fortale og fire artikler. I fortalen vises det til EØS-avtalen, særlig til artikkel 98, som gjør det mulig å endre vedleggene til avtalen gjennom beslutninger i EØS-komiteen. *Artikkel 1* slår fast at vedlegg XIII endres ved at direktiv 2010/65/EU inntas i EØS-avtalen. Artik-

kelen angir også hvilke tilpasninger som skal gjelde. Det fremgår av bokstav c) i denne artikkelen at rapporteringsfritaket i direktivets artikkel 9 ikke får anvendelse for meldingsformaliteter i forbindelse med tollsaker. Bakgrunnen for dette er at Norge og de andre EØS EFTA-landene ikke er med i EUs tollunion, slik at tollmyndighetene her må sikres tilstrekkelig adgang til å be om all informasjon som er påkrevd iht. nasjonal tolllovgivning.

Artikkel 2 fastsetter at teksten til direktiv 2010/65/EU på islandsk og norsk, som vil bli kunngjort i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet. *Artikkel 3* slår fast at beslutningen trer i kraft 4. mai 2013. *Artikkel 4* slår fast at beslutningen skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

4 Forholdet til norsk rett

Direktiv 2010/65/EU medfører behov for endring i § 3-3 i lov 21. desember 2007 nr. 119 om toll og vareførsel (tolloven). Den nødvendige endringen gjelder tidspunktet for når ankomstmelding skal gis. Finansdepartementet vil legge fram en egen Prop. L. med de nødvendige endringene i tolloven.

Etter gjeldende tollov § 3-3 plikter fører av fartøy som ankommer sted i tollområdet, å melde fra til tollmyndighetene snarest mulig *etter* ankomst. Rent praktisk foregår meldingen i dag ved at fartøyet eller dens representant melder fra om ankomst elektronisk i systemet SafeSeaNet, eller at melding sendes til tollvesenet direkte, for eksempel per faks. I mange tilfeller gjøres dette allerede i dag i god tid før anløp til ankomststed. For varene fartøyet bringer med seg foreligger det en separat melde- og fremleggelsesplikt, jf. tolloven § 3-1.

I utkastet til endring av tolloven § 3-3 forslås det at det innføres et grunnlag for en generell plikt for alle transportmidler til å melde fra om ankomst på nærmere bestemte tidspunkter. Forslag til endringer i § 3-3 i forskrift 17. desember 2008 nr. 1502 til lov om toll og vareførsel (tollforskriften), gjør det imidlertid klart at det kun er fartøy som omfattes av regelen om å melde fra minst 24 timer i forkant av ankomst. For andre transportmidler enn fartøy medfører lov- og forskriftsendringene ingen materielle endringer i meldeplikten.

I tillegg medfører direktivet behov for enkelte endringer i følgende forskrifter som forvaltes av Fiskeri- og kystdepartementet:

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 89/2013 av 3. mai 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2010/65/EU av 20. oktober 2010 om meldingsformaliteter for skip som ankommer til og/eller går fra havner i medlemsstatene

- Forskrift 15.12.2009 nr. 1545 om ankomst og avgangsmeldinger og om adgang til fartøy, anlegg og innretninger
- Forskrift 15.12.2009 nr. 1543 om lossing, lasting, lagring og transport innen kommunenes sjøområde og havner innenfor samme område av farlige stoffer og varer (farlig gods- forskriften)
- Forskrift 17. 12.2009 nr. 1633 om krav til melding for fartøy over 300 BT og fartøy som transporterer farlig eller forurensende last

Endringene sikrer at norsk rett er i samsvar med direktivets bestemmelser når det gjelder myndighetenes adgang til å be om informasjon fra fartøy. I tillegg legger endringene til rette for at direktivets krav om at melding skal skje elektronisk innen 1. juni 2015 enkelt kan gjennomføres. Fiskeri- og kystdepartementet har foretatt de nødvendige forskriftsendringer.

5 Administrative og økonomiske konsekvenser

Direktivet pålegger medlemsstatene innen 1. juni 2015 å innføre et system, SafeSeaNet, som sikrer elektronisk overføring av data mellom skip og de myndigheter og havner som skal bruke data på nasjonalt nivå, og myndigheter medlemsstatene i mellom. SafeSeaNet er allerede i drift i Norge som følge av direktiv 2002/59/EF, og elektronisk overføring av data er også i drift mot flere norske myndigheter og mot de andre medlemsstatene gjennom det europeiske SafeSeaNet. Direktivet medfører imidlertid behov for både å tilpasse SafeSeaNet i Norge til det europeiske SafeSeaNet, og å videreføre arbeidet med å knytte relevante norske myndigheter og havner opp mot SafeSeaNet.

De tekniske tilpasningene i SafeSeaNet, og i etatens interne IT-systemer, vil medføre økonomiske kostnader for de involverte parter. En arbeidsgruppe under Kommisjonen arbeider med en spesifisering av gjennomføringen, og kostnadene ved en gjennomføring er ennå ikke helt fastlagt. Økt bruk av SafeSeaNet vil imidlertid forenkle rapporterings- og informasjonsinnhenting for skipsfartsnæringen og offentlige etater, hvilket forventes å ville gi økonomiske besparelser.

Kystverkets foreløpige anslag over kostnadene for gjennomføring av direktivet er investeringer for 6,5 millioner kroner i 2013, 11 millioner i

2014, 3,5 millioner kroner i 2015 og 5 millioner kroner årlig i drift og vedlikehold. Kostnadene for 2013 er dekket over kap. 1062 i Fiskeri- og kystdepartementets budsjett. Kostnadene som påløper fra og med 1. januar 2014 vil bli dekket over kap. 1360 i Samferdselsdepartementets budsjett.

Det vil også påløpe kostnader hos havnene for at disse skal sette seg i stand til å ta imot meldinger gjennom SafeSeaNet. Disse kostnadene må dekkes av havnene. Kystverket samarbeider med havner og leverandører av havnedriftsprogramvare, og vil legge opp til kosteffektive løsninger tilpasset havnenes varierende størrelse og ulike behov.

Når det gjelder kostnadene som følge av endringene i tollregelverket, anslår Toll- og avgiftsdirektoratet at tolletatens kostnader knyttet til nødvendige tilpasninger i dagens elektroniske system vil være om lag 2,4 millioner kroner. Toll- og avgiftsetaten må videre i en overgangsfase påregne noe administrative kostnader knyttet til overgang til mer omfattende mottak av elektroniske meldinger. Direktoratet antar at forslaget også kan ha administrative/økonomiske konsekvenser for skipsfarten i oppstartsfasen. Disse kostnadene antas imidlertid oppveiet av de forenklingene en felles rapportering til ulike myndigheter via SafeSeaNet medfører.

6 Konklusjon og tilrådning

Direktivet forenkler rutiner og prosedyrer for skip som reiser mellom havner i EU/EØS, og medfører at informasjon om det enkelte fartøy vil være lettere tilgjengelig for relevante parter. Det forventes at gevinsten ved forenklingen vil være betydelig, og at det vil være et bidrag til å legge til rette for sjøtransport i konkurranse med landbasert transport.

Norge har en lang og sårbar kystlinje som blir benyttet av mange typer fartøy, både til gjennomseiling og til seiling mellom ulike havner. Av hensyn til norske myndigheters håndtering av risikosituasjoner, grensekryssende kriminalitet og ulykker, er det viktig å sikre at informasjon om fartøyers last, særlig farlig last, alltid er tilgjengelig.

Fiskeri- og kystdepartementet tilrår godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. nr. 89/2013 av 3. mai 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2010/65/EU av 20. oktober 2010 om rapporteringsformaliteter for skip som ankommer og/eller går fra havner i medlemsstatene.

Utenriksdepartementet slutter seg til dette.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 89/2013 av 3. mai 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2010/65/EU av 20. oktober 2010 om meldingsformaliteter for skip som ankommer til og/eller går fra havner i medlemsstatene

Utenriksdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 89/2013 av 3. mai 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2010/65/EU av 20. oktober 2010 om meldingsformaliteter for skip som ankommer til og/eller går fra havner i medlemsstatene.

Vi **HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 89/2013 av 3. mai 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2010/65/EU av 20. oktober 2010 om meldingsformaliteter for skip som ankommer til og/eller går fra havner i medlemsstatene i samsvar med et vedlagt forslag.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 89/2013 av 3. mai 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2010/65/EU av 20. oktober 2010 om meldingsformaliteter for skip som ankommer til og/eller går fra havner i medlemsstatene

Forslag

til vedtak til samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 89/2013 av 3. mai 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2010/65/EU av 20. oktober 2010 om meldingsformaliteter for skip som ankommer til og/eller går fra havner i medlemsstatene

I

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 89/2013 av 3. mai 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2010/65/EU av 20. oktober 2010 om meldingsformaliteter for skip som ankommer til og/eller går fra havner i medlemsstatene.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 89/2013 av 3. mai 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2010/65/EU av 20. oktober 2010 om meldingsformaliteter for skip som ankommer til og/eller går fra havner i medlemsstatene

Vedlegg 1

EØS-komiteens beslutning nr. 89/2013 av 3. mai 2013 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt «EØS-avtalen», særlig artikkel 98, og på følgende bakgrunn:

1. Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) nr. 65/2010 av 20. oktober 2010 om meldingsformaliteter for skip som ankommer og/eller går fra havner i medlemsstatene og om oppheving av direktiv 2002/6/EF¹ skal innlemmes i EØS-avtalen.
2. Direktiv 2010/65/EF opphever europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/6/EF², som er innlemmet i EØS-avtalen og følgelig skal oppheves i EØS-avtalen.
3. EØS-avtalens vedlegg XIII bør derfor endres –

TRUFFET DENNE BESLUTNING:

Artikkel 1

I EØS-avtalens vedlegg XIII skal teksten i nr. 561 (europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/6/EF) lyde:

«**32010 L 0065**: Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) nr. 65/2010 av 20. oktober 2010 om meldingsformaliteter for skip som ankommer og/eller går fra havner i medlemsstatene og om oppheving av direktiv 2002/6/EF (EUT L 283 av 29.10.2010, s. 1).

Direktivets bestemmelser skal for denne avtales formål gjelde med følgende tilpasning:

- a. I artikkel 9 tilføyes ordene «og EFTA-statenes tollområder» etter ordene «Unionens tollområde».

- b. I artikkel 9 skal ordene «nevnte tollområde» erstattes med ordene «nevnte tollområder».
- c. Til slutt i artikkel 9 tilføyes følgende: «Dette unntaket får ikke anvendelse for meldingsformaliteter i forbindelse med tollsaker.»
- d. Henvisninger til andre rettsakter i direktivet skal anses som relevante i den grad og i den form disse rettsaktene er innlemmet i avtalen.»

Artikkel 2

Teksten til direktiv 2010/65/EU på islandsk og norsk, som skal kunngjøres i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft 4. mai 2013, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser etter avtalens artikkel 103 nr. 1³.

Artikkel 4

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Brussel, 3. mai 2013.

For EØS-komiteen

Gianluca Grippa
Formann

¹ EUT L 283 av 29.10.2010, s. 1.

² EFT L 67 av 9.3.2002, s. 31.

³ Forfatningsrettslige krav angitt.

Vedlegg 2

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/65/EU av 20. oktober 2010 om meldingsformaliteter for skip som ankommer og/eller går fra havner i medlemsstatene og om oppheving av direktiv 2002/6/EF

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN
EUROPEISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 100 nr. 2, under henvisning til forslag fra Europakommisjonen og

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité¹,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen²,

etter den ordinære regelverksprosessen³ og ut fra følgende betraktninger:

1. I henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/6/EF av 18. februar 2002 om meldingsformaliteter for skip som ankommer og/eller går fra havner i Fellesskapets medlemsstater⁴ skal medlemsstatene godta visse standardiserte formularer (heretter kalt «FAL-formularer») for å forenkle sjøtransporten, som fastsatt i Den internasjonale sjøfartsorganisasjons (IMO) konvensjon om forenkling av internasjonal sjøtransport (heretter kalt «FAL-konvensjonen»), vedtatt 9. april 1965, med endringer.
2. For å lette sjøtransporten og å redusere rederienes administrative byrder er det nødvendig å forenkle og harmonisere meldingsformalitetene fastsatt i unionsrettsaktene og av medlemsstatene i størst mulig grad. Dette direktiv bør likevel ikke berøre arten og innholdet av opplysningene som kreves, og bør ikke innføre ytterligere meldingskrav for skip som ikke allerede omfattes av en slik forpliktelse i henhold til gjeldende lovgivning i medlemsstatene. Det bør utelukkende behandle forenkling og harmonisering av framgangsmåtene for informa-

sjon, og hvordan innsamling av informasjon kan gjøres mer effektiv.

3. De opplysninger som kreves ved anløp i og/eller avgang fra havner i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/59/EF av 27. november 2000 om mottaksanlegg i havner for avfall og lasterester fra skip⁵, europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/59/EF av 27. juni 2002 om opprettelse av et overvåkings- og informasjonssystem for sjøtrafikk i Fellesskapet⁶, europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 725/2004 av 31. mars 2004 om forbedret sikkerhet for fartøyer og havneanlegg⁷, europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/16/EF av 23. april 2009 om havnestatskontroll⁸, og eventuelt den internasjonale kodeks for transport av farlig gods til sjøs, vedtatt i 1965, med senere vedtatte og ikrafttrådte endringer, omfatter de opplysninger som kreves i FAL-formularene. Når disse opplysningene tilsvare kravene i ovennevnte rettsakter, bør derfor FAL-formularene godtas med hensyn til oversending av opplysningene.
4. Med tanke på sjøtransportens globale dimensjon må unionsrettsaktene ta hensyn til kravene fra IMO dersom en forenkling skal oppnås.
5. Medlemsstatene bør utvide samarbeidet mellom vedkommende myndigheter, som toll-, grensekontroll-, folkehelse- og transportmyndigheter, for å fortsette forenklingen og harmoniseringen av meldingsformalitetene i Unionen og gjøre så effektiv bruk som mulig av systemer for elektronisk dataoverføring og informasjonsutveksling, med henblikk på en i størst mulig grad samtidig fjerning av hind-

¹ EUT C 128 av 18.5.2010, s. 131.

² EUT C 211 av 4.9.2009, s. 65.

³ Europaparlamentets holdning av 6. juli 2010 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 12. oktober 2010.

⁴ EFT L 67 av 9.3.2002, s. 31.

⁵ EFT L 332 av 28.12.2000, s. 81.

⁶ EFT L 208 av 5.8.2002, s. 10.

⁷ EUT L 129 av 29.4.2004, s. 6.

⁸ EUT L 131 av 28.05.2009, s. 57.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 89/2013 av 3. mai 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2010/65/EU av 20. oktober 2010 om meldingsformaliteter for skip som ankommer til og/eller går fra havner i medlemsstatene

- ringer for sjøtransport og gjennomføring av et europeisk område for sjøtransport uten hindringer.
6. Detaljert statistikk over sjøtransport bør være tilgjengelig for å vurdere virkningen av og behovet for tiltak rettet mot fremming av skipsfarten i Unionen, idet det tas hensyn til behovet for ikke å skape unødvendige ytterligere forpliktelser med hensyn til medlemsstatenes innsamling av statistikk og fullt ut å utnytte Eurostat. For dette direktivs formål vil det være viktig samle inn relevante data om skipstrafikk i Unionen og/eller skip som anløper havner i tredjestater eller i frisoner.
 7. Det bør være lettere for rederier å oppnå status som «godkjent rutetrafikk» i samsvar med målet i kommisjonsmeldingen av 21. januar 2009 kalt «Melding og handlingsplan med henblikk på å gjennomføre et europeisk område for sjøtransport uten hindringer».
 8. Elektronisk dataoverføring bør benyttes generelt for alle meldingsformaliteter så snart som mulig og senest innen 1. juni 2015, i det den baseres på de internasjonale standarder som er utviklet under FAL-konvensjonen, når det er mulig. Med henblikk på å rasjonalisere og øke overføringen av potensielt svært store informasjonsmengder bør meldingsformalitetene oppfylles med elektroniske midler. I Unionen bør oversending av opplysninger på FAL-formulærer i papirformat være unntaket, og bør godtas bare for et begrenset tidsrom. Medlemsstatene oppfordres til å bruke administrative midler, herunder økonomiske stimulerings tiltak, for å fremme bruk av elektroniske formater. Av ovennevnte årsaker bør utvekslingen av informasjon mellom medlemsstatenes vedkommende myndigheter skje på elektronisk måte. For å fremme en slik utvikling bør elektroniske systemer i større grad være teknisk samvirkende, og så vidt mulig innenfor samme frist, for å sikre at det europeiske området for sjøtransport virker tilfredsstillende uten hindringer.
 9. Markedsdeltakere som er engasjert i handel og transport, bør kunne oversende standardiserte opplysninger og dokumenter via ett elektronisk sted for oppfylle meldingsformalitetene. De enkelte dataelementer bør oversendes bare én gang.
 10. SafeSeaNet-systemene som er opprettet på nasjonal plan og unionsplan bør fremme mottakelse, utveksling og spredning av informasjon mellom medlemsstatenes informasjons-systemer for sjøfartsvirksomhet. For å lette sjøtransporten og å redusere sjøtransportens administrative byrder bør SafeSeaNet-systemet kunne virke sammen med andre av Unionens systemer for meldingsformaliteter. SafeSeaNet-systemet bør benyttes til ytterligere utveksling av opplysninger beregnet på å fremme sjøtransporten. Meldingsformaliteter som gjelder informasjon som er beregnet utelukkende for nasjonale formål bør ikke inngå i SafeSeaNet-systemet.
 11. Ved vedtakelsen av nye tiltak på unionsplan bør det sikres at medlemsstatene kan opprettholde elektronisk dataoverføring og ikke trenger å benytte papirmedier.
 12. Det vil være mulig fullt ut å utnytte elektronisk dataoverføring bare dersom kommunikasjonen mellom SafeSeaNet, det elektroniske tollklareringssystemet (e-Customs) og de elektroniske systemene for innlegging eller nedhenting av data er rask og effektiv. For dette formål bør, for å begrense de administrative byrder, i første rekke gjeldende standarder benyttes.
 13. FAL-formulærene ajourføres regelmessig. Dette direktiv bør derfor vise til gjeldende versjon av disse formulærene. Alle opplysninger som kreves i henhold til medlemsstatenes lovgivning som går utover kravene i FAL-konvensjonen, bør oversendes i et format som utvikles på grunnlag av standardene som gjennomføres ved FAL-konvensjonen.
 14. Dette direktiv bør ikke berøre rådsforordning (EØF) nr. 2913/92 av 12. oktober 1992 om innføring av Fellesskapets tollkodeks⁹, kommisjonsforordning (EØF) nr. 2454/93 av 2. juli 1993 om visse gjennomføringsbestemmelser til rådsforordning (EØF) nr. 2913/92 om innføring av Fellesskapets tollkodeks¹⁰, europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 562/2006 av 15. mars 2006 om innføring av fellesskapsregler som regulerer bevegelsen av personer over grenser (Schengen grenseregler)¹¹, eller nasjonal lovgivning på området grensekontroll for de medlemsstatene som ikke anvender Schengen-fellesskapsretten, og europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 450/2008 av 23. april 2008 om innføring av Fellesskapets tollkodeks (Den moderniserte tollkodeks)¹².
 15. Med henblikk på å gjøre elektronisk dataoverføring til standard og å lette sjøtransporten, bør medlemsstatene utvide bruken av elektroniske

⁹ EFT L 302 av 19.10.1992, s. 1.

¹⁰ EFT L 253 av 11.10.1993, s. 1.

¹¹ EUT L 105 av 13.4.2006, s. 1.

¹² EUT L 145 av 4.6.2008, s. 1.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 89/2013 av 3. mai 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2010/65/EU av 20. oktober 2010 om meldingsformaliteter for skip som ankommer til og/eller går fra havner i medlemsstatene

midler for dataoverføring i henhold til en hensiktsmessig tidsplan, og bør i samarbeid med Kommisjonen drøfte muligheten for å harmonisere elektronisk dataoverføring. For dette formål bør det tas hensyn til arbeidet i høynivågruppen for SafeSeaNet-systemet med hensyn til SafeSeaNets veikart når det vedtas, og til de konkrete finansieringsbehovene og fordelingen av Unionens finansielle midler til utviklingen av elektronisk dataoverføring.

16. Skip i fart mellom havner beliggende i Unionsens tollområde bør være unntatt forpliktelsen til å sende opplysningene nevnt i FAL-formularene når skipene ikke kommer fra, anløper eller holder kurs mot en havn beliggende utenfor nevnte tollområde eller en frisone underlagt kontroller av type I i henhold til tollregelverket, uten at gjeldende unionsrettsakter og opplysninger medlemsstatene vil kunne anmode om for å beskytte intern orden og sikkerhet og å håndheve toll-, avgifts-, innvandrings-, miljø- eller helselovgivning, berøres.
17. Unntak fra administrative formaliteter bør også tillates på grunnlag av skipets last, ikke bare på grunnlag av dets bestemmelsessted og/eller avgangssted. Dette er nødvendig for å sikre at ytterligere formaliteter for skip som har anløpt en havn i en tredjestat eller en frisone, reduseres så mye som mulig. Kommisjonen bør undersøke dette spørsmålet innenfor rammen av rapporten til Europaparlamentet og Rådet om dette direktivs virkemåte.
18. Et nytt foreløpig formular bør innføres for å harmonisere opplysningene som kreves for den forutgående sikkerhetserklæringen som er fastsatt i forordning (EF) nr. 725/2004.
19. Nasjonale språkkrav er ofte et hinder for utviklingen av et nett for kystskipsfarten. Medlemsstatene bør gjøre alle mulige bestrebelser for å lette skriftlig og muntlig kommunikasjon i sjøtransporten mellom medlemstatene, i samsvar med internasjonal praksis, med henblikk på å finne felles kommunikasjonsformer.
20. Kommisjonen bør gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 290 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte når det gjelder vedlegget til dette direktiv. Det er særlig viktig at Kommisjonen holder hensiktsmessige samråd under det forberedende arbeidet, også på ekspertplan.
21. I de forskjellige unionsrettsaktene der det for eksempel kreves formaliteter når det gjelder forhåndsmelding ved ankomst i havner, som direktiv 2009/16/EF, kan det pålegges forskjellige frister for oppfyllelsen av vedkommende

formaliteter. Kommisjonen bør undersøke muligheten for å redusere og harmonisere disse fristene, idet det dras fordel av de pågående framskritt innen elektronisk databehandling, i forbindelse med rapporten til Europaparlamentet og Rådet om dette direktivs virkemåte, som eventuelt inneholder et forslag til regelverk.

22. I forbindelse med rapporten til Europaparlamentet og Rådet om dette direktivs virkemåte bør Kommisjonen vurdere hvor langt dette direktivs formål, forenklingen av administrative formaliteter for skip som ankommer og/eller går fra havner i medlemstatene, bør utvides til å omfatte også innlands områder, særlig fart på innlands vannveier, med henblikk på en raskere og mer smidig avvikling av innlands sjøtrafikk og en varig løsning på overbelastning i og omkring havnene.
23. Ettersom målene for dette direktiv, som er å fremme sjøtransporten på en harmonisert måte i hele Unionen, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor på grunn av tiltakets omfang og virkninger bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.
24. I henhold til Den europeiske unions domstols rettspraksis er innarbeiding av et direktiv ikke obligatorisk når innarbeidingen er formålsløs av geografiske årsaker. Bestemmelsene i dette direktiv får derfor ikke anvendelse på medlemstater som ikke har havner der skip som kommer inn under virkeområdet for dette direktiv, vanligvis kan anløpe.
25. Tiltakene fastsatt i dette direktiv bidrar til å nå målene for Lisboa-strategien.
26. Adgangen til SafeSeaNet og til andre elektroniske systemer bør reguleres for å beskytte kommersiell og fortrolig informasjon uten at gjeldende lovgivning om vern av kommersielle opplysninger, og med hensyn til personopplysninger, europaparlaments- og rådsdirektiv 95/46/EF av 24. oktober 1995 om vern av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger¹³ og europaparlaments- og rådsforordning nr. 45/2001 av 18. desember 2000 om personvern i forbindelse med behandling av

¹³ EFT L 281 av 23.11.1995, s. 31.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 89/2013 av 3. mai 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2010/65/EU av 20. oktober 2010 om meldingsformaliteter for skip som ankommer til og/eller går fra havner i medlemsstatene

personopplysninger i Fellesskapets institusjoner og organer og om fri utveksling av slike opplysninger¹⁴ berøres. Medlemsstatene og Unionens organer og institusjoner bør rette særlig oppmerksomhet mot behovet for å beskytte kommersiell og fortrolig informasjon gjennom hensiktsmessige systemer for adgangskontroll.

27. I samsvar med punkt 34 i den tverrinstitusjonelle avtalen om bedre regelverksutforming¹⁵ oppfordres medlemsstatene til, for sin egen del og i Unionens interesse, å utarbeide egne tabeller, som så langt det er mulig illustrerer sammenhengen mellom dette direktiv og innarbeidingstiltakene, og til å offentliggjøre disse tabellene.

28. Av klarhetshensyn bør direktiv 2002/6/EF erstattes med dette direktiv -,

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

Formål og virkeområde

1. Dette direktivs formål er å forenkle og harmonisere de administrative framgangsmåter som får anvendelse på sjøtransport, ved å gjøre elektronisk dataoverføring standard og ved å rasjonalisere meldingsformalitetene.
2. Dette direktiv får anvendelse på meldingsformalitetene som gjelder sjøtransport, for skip ved ankomst til eller avgang fra havner i medlemsstatene.
3. Dette direktiv får ikke anvendelse på skip som er unntatt fra meldingsformaliteter.

Artikkel 2

Definisjoner

I dette direktiv menes med:

- a. «meldingsformaliteter» de opplysninger som er angitt i vedlegget, som i samsvar med gjeldende lovgiving i en medlemsstat må gis for administrative og forvaltningsmessige formål når et skip ankommer eller går fra en havn nevnte medlemsstat,
- b. «FAL-konvensjonen» IMO's konvensjon om letelse av internasjonal ferdsel til sjøs, vedtatt 9. april 1965, med endringer,
- c. «FAL-formularer» de standardiserte formulærer som er fastsatt i FAL-konvensjonen,
- d. «skip» alle typer sjøgående skip som seiler til havs,

¹⁴ EFT L 8 av 12.1.2001, s. 1.

¹⁵ EUT C 321 av 31.12.2003, s. 1.

- e. «SafeSeaNet» Unionens system for informasjonsutveksling til sjøs i henhold til direktiv 2002/59/EF,
- f. «elektronisk dataoverføring» overføring av informasjon som er blitt digitalt kodet ved hjelp av et strukturert format som kan endres og som kan brukes direkte til lagring og behandling i datamaskiner.

Artikkel 3

Harmonisering og samordning av meldingsformaliteter

1. Hver medlemsstat skal treffe tiltak for å sikre at det i nevnte medlemsstat anmodes om meldingsformaliteter på en harmonisert og samordnet måte.
2. Kommisjonen skal, i samarbeid med medlemsstatene, utvikle ordninger for harmonisering og samordning av meldingsformaliteter i Unionen.

Artikkel 4

Melding før ankomst til havnene

Med forbehold for bestemmelser fastsatt i gjeldende unionsrettsakter eller under internasjonale juridiske virkemidler som får anvendelse på sjøtransport og som er bindende for medlemsstatene, herunder bestemmelser om kontroll av personer og varer, skal medlemsstatene sikre at skipsføreren eller enhver annen person som skipets operatør har gitt myndighet, før ankomst til en havn beliggende i en medlemsstat gir melding om de opplysninger som kreves i henhold til meldingsformalitetene til vedkommende myndighet utpekt av nevnte medlemsstat:

- a. minst 24 timer på forhånd,
- b. dersom reisen varer mindre enn 24 timer, på det tidspunkt skipet forlater foregående havn,
- c. dersom anløpshavnen ikke er kjent eller endres i løpet av reisen, så snart denne informasjonen er tilgjengelig.

Artikkel 5

Elektronisk dataoverføring

1. Medlemsstatene skal så snart som mulig godta oppfyllelse av meldingsformalitetene i elektronisk format og overføringen av dem via ett sted, og i alle tilfeller innen 1. juni 2015.

Dette ene stedet, som knytter SafeSeaNet, e-Customs andre elektroniske systemer sammen, skal være det stedet der, i samsvar med dette direktiv, alle opplysninger meldes én gang og gjøres tilgjengelig for de forskjellige

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 89/2013 av 3. mai 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2010/65/EU av 20. oktober 2010 om meldingsformaliteter for skip som ankommer til og/eller går fra havner i medlemsstatene

vedkommende myndigheter og medlemsstatene.

2. Uten at det relevante formatet som er fastsatt i FAL-konvensjonen berøres, skal formatet nevnt i nr. 1 være i samsvar med artikkel 6.
3. Når meldingsformaliteter kreves i henhold til unionsrettsakter og i den grad det er nødvendig for at det ene stedet nevnt i nr. 1 virker tilfredsstillende, skal de elektroniske systemene nevnt i nr. 1 være samvirkende, tilgjengelige og kompatible med SafeSeaNet-systemet opprettet i samsvar med direktiv 2002/59/EF, og eventuelt med databehandlingssystemene fastsatt i europaparlaments- og rådsvedtak nr. 70/2008/EF av 15. januar 2008 om et papirløst miljø for toll og handel¹⁶.
4. Uten at særlige bestemmelser og toll og grensekontroll fastsatt i forordning (EØF) nr. 2913/92 og forordning (EF) nr. 562/2006 berøres, skal medlemsstatene rådspørre markedsdeltagere og underrette Kommissjonen om de framskritt som er gjort i henhold til metodene fastsatt i vedtak nr. 70/2008/EF.

Artikkel 6

Datautveksling

1. Medlemsstatene skal sikre at opplysninger som mottas i henhold til meldingsformalitetene fastsatt i en unionsrettsakt gjøres tilgjengelig i deres nasjonale SafeSeaNet-systemer, og skal gjøre de relevante deler av slike opplysninger tilgjengelige for andre medlemstater via SafeSeaNet-systemet. Med mindre en medlemsstat har vedtatt noe annet, får dette ikke anvendelse for opplysninger som mottas i henhold til forordning (EØF) nr. 2913/92, forordning (EØF) nr. 2454/93, forordning (EF) nr. 562/2006 og forordning (EF) nr. 450/2008.
2. Medlemsstatene skal sikre at opplysningene som mottas i samsvar med nr. 1, på anmodning er tilgjengelige for nasjonale myndigheter.
3. Det digitale format som ligger til grunn for meldingene som skal benyttes i nasjonale SafeSeaNet-systemer i samsvar med nr. 1, skal fastsettes i samsvar med artikkel 22a i direktiv 2002/59/EF.
4. Medlemsstatene kan gi adgang til opplysningene nevnt i nr. 1 gjennom enten et nasjonalt enkelt sted via et elektronisk system for datautveksling eller gjennom de nasjonale SafeSeaNet-systemene.

Artikkel 7

Oversending av opplysninger i FAL-formularer

Medlemsstatene skal godta FAL-formularer for oppfyllelse av meldingsformaliteter. Medlemsstatene kan godta at opplysninger som kreves i henhold til en unionsrettsakt, gis i papirformat bare til 1. juni 2015.

Artikkel 8

Fortrolighet

1. Medlemsstatene skal, i samsvar med gjeldende unionsrettsakter eller nasjonal lovgivning, treffe de nødvendige tiltak for å sikre fortrolighet for forretningsopplysninger og annen fortrolig informasjon som utveksles i henhold til dette direktiv.
2. Medlemsstatene særlig sørge for å beskytte forretningsopplysninger innhentet i henhold til dette direktiv. Når det gjelder personopplysninger skal medlemsstatene sikre at de overholder direktiv 95/46/EF. Unionens organer og institusjoner skal sikre at de overholder forordning (EF) nr. 45/2001.

Artikkel 9

Fritak

Medlemsstatene skal sikre at skip som kommer inn under virkeområdet for direktiv 2002/59/EF og som er i fart mellom havner beliggende i Unionens tollområde, men som ikke kommer fra, anløper eller holder kurs mot en havn utenfor nevnte tollområde eller en frisone underlagt kontroll av type i henhold til tollregelverket, er fritatt fra plikten til å sende opplysningene nevnt i FAL-formularene, uten at gjeldende unionsrettsakter og muligheten for at medlemsstatene kan anmode om opplysninger i FAL-formularene nevnt i punkt 1 til 6 i del B i vedlegget til dette direktiv, som er nødvendige for å beskytte intern orden og sikkerhet og å håndheve toll-, avgifts-, innvandrings-, miljø- eller helselovgivning, berøres.

Artikkel 10

Framgangsmåte for endring

1. Kommissjonen kan vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 290 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte når det gjelder vedlegget til dette direktiv, for å ta hensyn til endringer i FAL-formularene foretatt av IMO. Endringene skal ikke ha som virkning at virkeområdet for dette direktiv utvides.

¹⁶ EUT L 23 av 26.1.2008, s. 21.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 89/2013 av 3. mai 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2010/65/EU av 20. oktober 2010 om meldingsformaliteter for skip som ankommer til og/eller går fra havner i medlemsstatene

2. Framgangsmåtene fastsatt i artikkel 11, 12 13 får anvendelse på de delegerte rettsaktene nevnt i denne artikkel.

Artikkel 11

Utøvelse av delegering

1. Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter nevnt i artikkel 10 for en periode på fem år fra 18. november 2010. Kommisjonen skal framlegge en rapport om den delegerte myndigheten senest seks måneder før utløpet av femårs-perioden. Delegeringen av myndighet skal automatisk forlenges med perioder av samme varighet, med mindre Europaparlamentet eller Rådet tilbakekaller den i samsvar med artikkel 12.
2. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt skal den samtidig underrette Europaparlamentet og Rådet om dette.
3. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter gis Kommisjonen med forbehold om vilkårene fastsatt i artikkel 12 og 13.

Artikkel 12

Tilbakekalling av delegering

1. Delegeringen av myndighet nevnt i artikkel 10 kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet.
2. Organet som har innledet en intern framgangsmåte for å avgjøre om delegeringen av myndighet skal trekke tilbake, skal bestrebe seg på å informere de øvrige organene og Kommisjonen innen en rimelig frist før endelig beslutning treffes, idet det angir hvilken delegert myndighet som vil kunne tilbakekalles samt årsakene til tilbakekallingen.
3. Avgjørelsen om tilbakekalling skal bringe til opphør den myndighet som er angitt i nevnte avgjørelse. Den får virkning umiddelbart, eller på et senere tidspunkt som angis i avgjørelsen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft. Den skal kunngjøres i *Den europeiske Unions tidende*.

Artikkel 13

Innsigelser mot delegerte rettsakter

1. Europaparlamentet eller Rådet kan gjøre innsigelse mot en delegert rettsakt innen en frist på to måneder etter at den er meddelt dem.
På Europaparlamentets eller Rådets initiativ kan fristen forlenges med to måneder.

2. Dersom verken Europaparlamentet eller Rådet ved utløpet av den opprinnelige fristen på to måneder har gjort innsigelse mot den delegerte rettsakten, skal den kunngjøres i *Den europeiske unions tidende* og tre i kraft den dag som er angitt der.

Den delegerte rettsakten kan kunngjøres i *Den europeiske unions tidende* og tre i kraft før utløpet av den opprinnelige tomåneders-perioden, eventuelt den forlengede fristen, dersom både Europaparlamentet og Rådet har underrettet Kommisjonen om at de ikke har til hensikt å gjøre innsigelse.

3. Dersom Europaparlamentet eller Rådet gjør innsigelse mot en delegert rettsakt, skal den ikke tre i kraft. Organet som gjør innsigelse, skal opplyse om årsakene til dette.

Artikkel 14

Innarbeiding i nasjonal lovgivning

1. Medlemsstatene skal innen 19. mai 2012 vedta og kunngjøre de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart oversende Kommisjonen teksten til disse bestemmelsene.

De skal anvende disse bestemmelsene fra 19. mai 2012.

Når disse bestemmelsene vedtas av medlemsstatene, skal de inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

Artikkel 15

Rapport

Kommisjonen skal innen 19. november 2013 framlegge for Europaparlamentet og Rådet en rapport om anvendelsen og virkningene av dette direktiv, herunder:

- a. muligheten for å utvide forenklingen innført ved dette direktiv til å omfatte transport på innlands vannveier,
- b. vannveisinformasjonstjenestenes forenlighet med framgangsmåten for elektronisk dataoverføring som er nevnt i dette direktiv,
- c. framskrittene med hensyn til en harmonisering og samordning av meldingsformaliteter som er oppnådd i henhold til artikkel 3,

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 89/2013 av 3. mai 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2010/65/EU av 20. oktober 2010 om meldingsformaliteter for skip som ankommer til og/eller går fra havner i medlemsstatene

- d. muligheten for å unngå eller forenkle formalitetene for skip som har anløpt en havn i en tredjestat eller en frisone,
- e. tilgjengelige opplysninger om skipstrafikk/-bevegelser i Unionen og/eller om skip som anløper havner i tredjestater eller frisoner.

Rapporten skal eventuelt ledsages av et forslag til regelverk.

Artikkel 16

Oppheving av direktiv 2002/6/EF

Direktiv 2002/6/EF oppheves med virkning fra 19. mai 2012. Henvisninger til de opphevede direktivene skal forstås som henvisninger til dette direktiv.

Artikkel 17

Mottakere

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.
Utferdiget i Strasbourg, 20. oktober 2010.

<i>For Europaparlamentet</i>	<i>for Rådet</i>
J. BUZEK	O. CHASTEL
<i>The President</i>	<i>The President</i>

Vedlegg

Liste over meldingsformaliteter nevnt i dette direktiv

A. Meldingsformaliteter som følger av unionsrettsakter

Denne kategorien meldingsformaliteter omfatter opplysninger som skal gis i henhold til følgende bestemmelser:

1. Melding for skip som ankommer og går fra havner i medlemstatene
Artikkel 4 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/59/EF av 27. juni 2002 om opprettelse av et overvåkings- og informasjonssystem for sjøtrafikk i Fellesskapet (EFT L 208 av 5.8.2002, s. 10).
2. Grensekontroll av personer
Artikkel 7 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 562/2006 av 15. mars 2006 om innføring av fellesskapsregler som regulerer bevegelsen av personer over grenser (Schengen grenseregler) (EUT L 105 av 13.4.2006, s. 1).
3. Melding om farlig eller forurensende last om bord

Artikkel 13 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/59/EF av 27. juni 2002 om opprettelse av et overvåkings- og informasjonssystem for sjøtrafikk i Fellesskapet.

4. Melding om avfall og lasterester

Artikkel 6 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/59/EF av 27. november 2000 om mottaksanlegg i havner for avfall og lasterester fra skip (EFT L 332 av 28.12.2000, s. 81).

5. Melding av sikkerhetsopplysninger

Artikkel 6 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 725/2004 av 31. mars 2004 om forbedret sikkerhet for fartøyer og havneanlegg (EUT L 129 av 29.4.2004, s. 6).

Inntil vedtakelsen av et harmonisert formular på internasjonalt plan skal formularet angitt i tillegget til dette vedlegg benyttes ved oversending av opplysninger som kreves i henhold til artikkel 6 i forordning (EF) nr. 725/2004. Formulart kan oversendes elektronisk.

6. Summarisk innførselsdeklarasjon

Artikkel 36a i rådsforordning (EØF) nr. 2913/92 av 12. oktober 1992 om innføring av Fellesskapets tollkodeks (EFT L 302 av 19.10.1992, s. 1) og artikkel 87 i europaparlaments- og rådsforordning 450/2008 av 23. april 2008 om innføring av Fellesskapets tollkodeks (Den moderniserte tollkodeks) (EUT L 145, 4.6.2008, s. 1).

B. FAL-formularer og -formaliteter som følger av internasjonale juridiske virkemidler

Denne kategorien meldingsformaliteter omfatter opplysninger som skal gis i henhold til FAL-konvensjonen og andre relevante internasjonale juridiske virkemidler:

1. FAL-formular 1: Allmenn deklarasjon
2. FAL-formular 2: Lastedeklarasjon
3. FAL-formular 3: Deklarasjon om skipsforsyninger
4. FAL-formular 4: Deklarasjon om mannskapseffekter
5. FAL-formular 5: Mannskapsliste
6. FAL-formular 6: Passasjerliste
7. FAL-formular 7: Farlig gods
8. Maritim helsedeklarasjon

C. Eventuell nasjonal lovgivning

I denne kategorien kan medlemsstatene inkludere opplysninger som skal gis i henhold til deres nasjonale lovgivning. Slike opplysninger skal oversendes elektronisk.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 89/2013 av 3. mai 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2010/65/EU av 20. oktober 2010 om meldingsformaliteter for skip som ankommer til og/eller går fra havner i medlemsstatene

Tillegg

Formular for sikkerhetsopplysninger for alle skip før ankomst til en havn i en eu-medlemsstat

(Regel 9 i kapittel XI-2 i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (1974) (SOLAS) og artikkel 6 nr. 3 i forordning (EF) nr. 725/2004)

Opplysninger om fartøyet og kontaktopplysninger

IMO-nummer:		Fartøyets navn	
Hjemsted		Flaggstat:	
Fartøytype		Kjenningsignal	
Bruttotonnasje:		Inmarsat-numre (dersom de er tilgjengelige)	
Rederiets navn og identifikasjonsnummer		Navn på og døgnkontakt-opplysninger for rederiets sikkerhetsoffiser	
Bestemmelsehavn		Bestemmelsehavneanlegg (dersom det er kjent)	

Opplysninger om havn og havneanlegg

Forventet dato og tidspunkt for fartøyets ankomst til havnen	
Hovedformålet med anløpet	

Opplysninger som kreves i henhold til regel 9.2.1 i kapittel XI-2 i SOLAS-konvensjonen

Har fartøyet et gyldig internasjonalt sikkerhets-sertifikat (ISSC)?	JA	ISSC	NO – hvorfor ikke?	Utstedt av (myndighetens eller den godkjente sikkerhetsorganisasjonens navn)	Utløpsdato (dd/mm/åååå)	
Har fartøyet en godkjent sikkerhetsplan om bord?	JA	NEI	På hvilket beredskapsnivå opererer fartøyet i øyeblikket?	Beredskapsnivå 1	Beredskapsnivå 2	Beredskapsnivå 3
Fartøyets posisjon på tidspunktet for denne deklarasjonen						

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 89/2013 av 3. mai 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2010/65/EU av 20. oktober 2010 om meldingsformaliteter for skip som ankommer til og/eller går fra havner i medlemsstatene

Angi de ti siste anløp til havneanlegg i kronologisk rekkefølge (de seneste anløp først):

Nei	Fra dato (dd/mm/åååå)	Til dato (dd/mm/åååå)	Havn	Stat	UN/LOCODE (dersom den foreligger)	Havne- anlegg	Beredskaps- nivå
1							SL =
2							SL =
3							SL =
4							SL =
5							SL =
6							SL =
7							SL =
8							SL =
9							SL =
10							SL =
Er det truffet noen særlige eller ytterligere sikkerhetstiltak for fartøyet utover dem fastsatt i den godkjente sikkerhetsplanen? Dersom svaret er JA, angi nedenfor de særlige eller ytterligere sikkerhets- tiltak som er truffet for fartøyet.						JA	NEI

Nei	Særlige eller ytterligere sikkerhetstiltak som er truffet for fartøyet (som ovenfor)
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 89/2013 av 3. mai 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2010/65/EU av 20. oktober 2010 om meldingsformaliteter for skip som ankommer til og/eller går fra havner i medlemsstatene

Angi virksomhet mellom fartøyer, i kronologisk rekkefølge (de seneste først), som er utført i løpet av de ti seneste anløp til havneanleggene angitt ovenfor. Forleng tabellen nedenfor eller fortsett på en ny side om nødvendig? angi all virksomhet mellom fartøyer:

Ble fartøysikkerhetsprosedyrene som er angitt i den godkjente sikkerhetsplanen gjennomført ved all denne virksomheten mellom fartøyer? JA NEI

Dersom NEI, gi nærmere opplysninger om sikkerhetstiltakene som er truffet i stedet i siste kolonne nedenfor.

Nei	Fra dato (dd/mm/åååå)	Til dato (dd/mm/åååå)	Posisjon eller lengde- og breddegrad	Virksomhet mellom fartøyer	Sikkerhetstiltak som er truffet i stedet for dem fastsatt i sikkerhetsplanen
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

Allmenn beskrivelse av lasten

Frakter fartøyet farlige stoffer i lasten som omfattes av klasse 1, 2.1, 2.3, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 6.2, 7 eller 8 i IMDG-kodeksen?	JA	NEI	Dersom svaret er JA, bekreft at Manifest om farlig gods (eller et relevant utdrag) er vedlagt
Bekreftelse på at en kopi av mannskaplisten er vedlagt	JA	Bekreftelse på at en kopi av passasjerlisten er vedlagt	JA

Andre opplysninger som gjelder sikkerheten

Er det noen forhold som gjelder sikkerheten som bør oppgis?	JA	Gi nærmere opplysninger:	NEI
---	----	--------------------------	-----

Skipets agent i den forventede bestemmelseshavn

Navn:	Kontaktopplysninger (telefon):
-------	--------------------------------

Opplysninger om personen som gir opplysningene

Tittel eller stilling (stryk det som ikke passer): Skipfører/fartøyets sikkerhets- offiser/rederiets sikkerhetsoffiser/ Skipets agent (som ovenfor)	Navn:	Underskrift:
---	-------	--------------

Dato, tid og sted for avslutning av rapporten