

Inspel på EU kommissionens förslag till förordning om att etablera ett European Maritime Single Window environment (EMSWe)

Frågan single window är väldigt prioriterad för rederierna i Svensk Sjöfart. Att underlätta de administrativa bördorna för sjöfarten leder till en mer friktionslös logistikkedja. Här har sjöfarten en hel del som kan förbättras. ECSA (Europeiska Redareföreningen) har lagt ett antal förslag på detta¹ vilka vi i Svensk Sjöfart ansluter oss till.

Vi är positiva till den utvärdering EU kommissionen gjort och våra medlemmar har deltagit aktivt med synpunkter och information kring hur det ser ut i verkligheten med den administrativa bördan som avsaknad av harmonisering och olika nationella och lokala lösningar innebär. Utvärderingen visade på framförallt tre brister i nuvarande lagstiftning; otillräcklig harmonisering, begränsat tillämpningsområde och otillräcklig återanvändning av uppgifter. Vi förväntar oss rejäla åtgärder som uppfyller det som var tanken från början med MSW – att underlätta för sjöfarten och minska de administrativa bördorna.

Nedan utdrag av Svensk Sjöfarts synpunkter som framförts i samband med utvärderingen²:

- *We support the objective to create a harmonised and future-proof digital European Maritime Single Window environment in order to reduce the administrative burden on ships and to facilitate the use of digital information with the aim of improving the efficiency, attractiveness and environmental sustainability of the maritime transport and contribute to the integration of the sector to the digital multimodal logistic chain.*
- *It is important to have a harmonised reporting format/template, and this should be the focus. The problem today is that there are different formats in different ports/nations. To satisfy the various port/MS specific systems, shipowners must create special procedures for the various ports. And cannot create a general solution for all the ports they operate in Europe. This is costly and time consuming. We note that it might have become easier for authorities to share information, but not from the users' point of view.*
- *The system should have some flexibility to accommodate needs of different types of shipping companies, e.g. allow option for email or other back option, option for working offline.*
- *The solution needs to be practical and not create a disproportionate burden in terms of investments by the shipping companies.*
- *At the same time as the harmonisation process is ongoing, also reporting obligations must be reduced to a minimum list of truly necessary formalities.*
- *Crucial to involve the industry, the users, in the process.*
- *Without no legal action, we are worried that the MS would continue developing and implementing their national or local reporting systems independently without European level harmonization. The reporting burden on the vessels would remain unchanged. We are concerned about the signals we get that the reporting today creates unnecessary burden on board which may also lead to have effect on the regulation on rest hours which may have negative impact on maritime safety.*

Ett av våra medlemsrederier deltar i eManifestprojektet där bl.a. ett EMSW testas. Vi tycker det är olyckligt att inte Sverige deltar. Vid testperioderna måste anlop till Sverige istället rapporteras till kontaktpunkten hos EMSA. Vi påtalade tidigt i processen att vi ser det som viktigt att Sverige är med aktivt i projektet för att ha bättre möjlighet att påverka arbetet för ökad harmonisering och minskad administrativ börda.

¹ <http://www.ecsa.eu/press-releases/ecsa-and-wsc-call-revision-reporting-formalities-directive-improve-efficiency>
<http://www.ecsa.eu/sites/default/files/publications/2017-12-21%20ECSA%20position%20on%20EMSWe%20-%20final.pdf>

² Bifogat är Svensk Sjöfarts svar vid senaste samråd. För kännedom har även enskilda medlemmar svarat. Utöver samrådet har vi deltagit i riktade intervjuer.

Förslag om förordning – Svensk Sjöfarts inledande kommentarer:

1. Svensk Sjöfart välkomnar att regleringsformen förordning valts för denna typ av reglering och att nuvarande direktiv upphävs.
2. Svensk Sjöfart välkomnar ambitionen i förordningen att harmonisera ländernas implementering av ett Single Window. Så som det ser ut idag är det mycket tidskrävande och kostsamt, rederierna måste ta fram speciallösningar till alla de hamnar man trafikerar i Europa istället för att skapa en generell lösning.
3. Enhetliga standarder, förfaranden och gränssnitt är avgörande för att göra rapporteringen mindre betungande för sjöfartsbranschen. Svensk Sjöfart välkomnar ett harmoniserat interface även om förordningen nu inte föreslår ett european maritime single window (dvs ett system), så föreslås i vart fall ett harmoniserat interface vilket vi välkomnar.
4. Vi välkomnar en maximumlista som den beskrivs i art. 3.
5. Att harmonisera innehållet i rapporteringen är avgörande. Vi är bekymrade över att medlemsstater fortsatt kan införa nationella krav (art. 4). Vi vill att Sverige i förhandlingarna driver att detta enbart får göras när det anses nödvändigt med krav på nöd (sjukdomar, hälsa, säkerhet m.m) samt att det då bara tillåts under viss tid. Att tillåta det över längre tid är samma som att riva upp hela idén med en maxlista.
6. Vi är positiva till förslagen kring *reporting only-once per port, re-use of data, data sharing*.
7. Vi ser med stor oro på den långa implementeringstiden (5-6 år) samtidigt som det saknas konkreta lösningar på inom kort sikt. Sverige bör driva att få till lösningar på kort sikt för en ökad harmonisering. Vi kan samtidigt ha förståelse för att helt nytt system kommer att ta viss tid, men arbetet med ökad harmonisering får inte stanna av och vi ser därför att Sverige bör driva aktivt arbetet med att harmonisera formatet och mallarna. Vad gäller implementeringstiden är det viktigt att ta med att i så fall måste alla system vara på plats det datum som krävs och inte med de förseningar som skedde när direktivet trädde ikraft där det tog flera år innan vissa medlemsstater uppfyllde kraven.
8. Det är av stor vikt att systemet tydligare integreras med tullhantering - idag fungerar det mycket dåligt. Vid förra handlingarna var ex. DGTAX inte med i förhandlingarna och kom in försent och ställdes sig då frågande till vissa krav. Kommissionen bör gemensamt stå bakom en harmonisering för att underlätta på riktigt.

Detta är en fråga av stor vikt för våra rederier inte minst för de inom short sea shipping. Vi deltar och bidrar därför gärna under förhandlingsarbetet med kunskap och erfarenheter från branschen.

Bilagor

Bilaga 1 – Erfarenheter från rederier

Bilaga 2 – FSS svar vid senaste samråd