

Tolletaten
Postboks 2103 vika
0125 Oslo

Høringsvar – endringer i vareførselsforskriften – Digitoll – Del 4

Vi viser til høringsbrev datert 1. februar 2024 og saksnummer 23/43951-2. Norwegian Air Shuttle ASA ønsker å komme med følgende kommentarer og innspill til høringen.

Elektronisk melde- og fremleggelsesplikt for luftfartøy

Det har vært diskutert med representanter fra Tolletaten om utveksling av informasjon om fører (kaptein) av luftfartøy er tilgjengelig og om dette kan utveksles med tredjeparter. Det enkle svar er: nei, denne informasjonen kan ikke tilgjengeliggjøres for tredjepart. I en tenkt situasjon hvor en speditør kontakter en flytransportør for å få utgitt førers navn og kontaktinformasjon, vil dette bli avvist. I tillegg kan det for mange selskaper også være utfordrende å få slik informasjon internt. Vedkommende som håndterer fraktsendinger har sjelden direkte tilgang på informasjon om besetning og det kan være utfordrende å få tak i denne informasjonen.

Vi ser det utfordrende om en forskriftsendring vil tvinge frem et krav om deling av personopplysninger med tredjepart. Utveksling av personopplysninger kan medføre behov for avtaler mellom de ulike parter, selv om disse parter ikke har annen kontakt annet enn for enkelte varesendinger. Det må også tas med i betraktning at flere flyselskap opererer fra utlandet, under andre lovgivninger for utveksling av personinformasjon.

Det er i denne sammenheng kun gjort en rask vurdering opp mot personvernlovgivning.

Lossing – unntaksordning og midlertidig tollager

Vi kommenterte til dette punktet også i forrige høring. Det er positivt at Tolletaten forstår utfordringene for næringslivet og at forsinkelser i lossing medfører ytterligere konsekvenser for transportør. Vi ser også positivt på at Tolletaten vurderer både midlertidig tollager og unntaksordning for å lette utfordringen. Hvor godt disse «sikkerhetsventilene», for vår del, vil kunne ansees opp mot Konvensjonen for sivil luftfart artikkel 22 som vist til i forrige høring er vi noe usikre på, men de vil i det minste gi noe mer handlingsrom.

Et luftfartøy kan ha svært kort tid på bakken mellom to flygninger. I mange tilfeller så kort som 30-60 minutter. Uteblivende eller feil opplysninger for én sending vil, etter hovedregel i forslag til ny forskrift, bety at den sendingen ikke kan losses fra transportmiddel. Selv mindre forsinkelse i losseprosessen vil kunne skape store og kostbare følgeforsinkelser. Manglende lossing av et luftfartøy kan medføre at lasting til ny flygning må utsettes. Dette vil videre føre til forsinkelser for passasjerer på den aktuelle flygningen, i tillegg til å skape forsinkelser i videre oppsatt ruteplan. Forsinkelser kan også medføre at annet tidskritisk gods (herunder næringsmidler) blir stående for lenge, eller at annet samfunnskritisk gods ikke kommer frem som planlagt. En hindring i lossing av enkeltsendinger vil altså kunne få ringvirkninger som verken vi eller Tolletaten ønsker.

Både forslag om unntaksordning i punkt 11, samt en etablering av midlertidig tollager (E), er begge gode løsninger. Men vi er noe i tvil om de godt nok ivaretar behovet. I en gitt situasjon hvor tillatelse til bruk av unntaksordningen er nødvendig, er det spesielle spørsmålet om hvem som beslutter tillatelse til unntaksordning, om beslutning gjøres raskt nok og om det gjøres på døgkontinuerlig basis. Hvis slik beslutning må tas av bestemte seksjoner uten døgkontinuerlig virke og på bakgrunn av mer omfattende søknader, så ivaretar ikke en slik ordning behovene til en transportør. Ordningen er dessverre for lite detaljert til at den godt kan vurderes. Løsning med midlertidig tollager vil lette noe, men kan by på utfordringer for blant annet restriksjonsbelagte varer, eller om generell lossetillatelse ikke gis. For en transportør av flyfrakt vil det i tillegg tvinge frem behov for nye avtaler med andre aktører på en flyplass for ivaretagelse av midlertidig tollager.

Gardermoen, 30.04.2023

Kjetil Tronstad Lund
Customs Compliance Officer