

**BG**

**BG**

**BG**



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 21.1.2009  
COM(2009) 10 окончателен

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА,  
ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА  
НА РЕГИОНИТЕ**

**Съобщение и план за действие с оглед на установяване на европейско  
пространство за морски транспорт без бариери**

{COM(2009) 11 окончателен}

# СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ

## Съобщение и план за действие с оглед на установяване на европейско пространство за морски транспорт без бариери

(текст от значение за ЕИП)

### 1. ВЪВЕДЕНИЕ

Морският транспорт е обект на сложни административни процедури, дори когато плавателните съдове плават само между пристанища в ЕС (морски транспорт в рамките на ЕС), а товарът се състои само от стоки в свободно обращение („общностни стоки“). Последницата от това е, че морският транспорт на стоки в рамките на ЕС се изправя пред разходи за привеждане в съответствие с административните изисквания, което намалява привлекателността му като начин за превоз на стоки на вътрешния пазар.

Тези процедури са свързани с широка гама главно от законодателни актове на ЕС, състояща се от митнически и транспортни правила, ветеринарни регламенти, предписания за растителна защита и формалности за плавателни съдове, пристигащи в или отплаващи от пристанища, и се определя от повечето заинтересовани страни като основна пречка за морския транспорт в рамките на ЕС.

Тъй като подобни административни процедури не засягат сухопътния транспорт, много от заинтересованите страни настояват за действия и в морския сектор.

По-специално, Съветът изтъкна необходимостта да се насърчава използването на морски транспорт на къси разстояния (МТКР) в своите заключения за насърчаването на МТКР от 11 декември 2006 г., като за целта се опростят административните процедури. Това искане беше повторено в заключенията на Съвета относно Лисабонската стратегия от 12 февруари 2007 г. В края на 2006 г. Европейският икономически и социален комитет повтори своя призив за премахване на контрола на вътрешните граници за морския транспорт.

В своя средносрочен преглед на Бялата книга по транспортната политика<sup>1</sup> Комисията обяви създаването на европейско пространство за морски транспорт без бариери. Необходимостта от премахване на недостатъците на морския транспорт в рамките на ЕС в сравнение с другите видове транспорт беше изтъкната и в съобщението относно интегрирана морска политика („Синята

---

<sup>1</sup> Съобщение на Комисията: „За да продължи Европа да се движи: устойчива мобилност за нашия континент — средносрочен преглед на Бялата книга на Европейската комисия за транспорта от 2001 година“ — COM(2006) 314.

книга“<sup>2</sup>). Тази концепция е напълно съвместима със стратегията на Комисията за опростяване на законодателството.

Комисията прие и Съобщение относно европейската пристанищна политика<sup>3</sup>, в което се разглеждат пречки, различаващи се от административните бариери.

2. Цел на създаването на Европейско пространство за морски транспорт без бариери Европейското пространство за морски транспорт без бариери представлява концепция, която разширява вътрешния пазар, така че да обхване и морския транспорт в рамките на ЕС чрез премахване или опростяване на административните процедури в морския транспорт в рамките на ЕС, като целта е той да се направи по-привлекателен, по-ефективен и по-конкурентен, както и да се направи повече за защита на околната среда.

За целта Комисията определи поредица от мерки, които са описани в настоящото съобщение.

### **3. РОЛЯ НА МОРСКИЯ ТРАНСПОРТ НА КЪСИ РАЗСТОЯНИЯ В ЛОГИСТИЧНАТА ВЕРИГА НА ИНТЕРМОДАЛНИЯ ПРЕВОЗ НА ТОВАРИ**

#### **3.1. Морският транспорт на къси разстояния допринася за устойчива и безопасна мобилност**

Глобализацията и разширяването на ЕС породиха голям растеж на транспортния обем през последните десетилетия, което доведе до задръствания и растящи проблеми за околната среда и безопасността. Прогнозите показват, че потребностите от транспорт ще продължат да нарастват, което означава, че всички видове транспорт следва да се използват оптимално и по-специално МТКР, който е добре пригоден към географията на Европа и нейната дълга и удобна брегова линия.

Въпреки че несъмнено може да се направи още повече, МТКР може да се счита за най-щадящият околната среда вид транспорт с относително ниски външни разходи и висока енергийна ефективност.

Морският транспорт е също така относително безопасен вид транспорт, чиито разходи за инфраструктура са много по-ниски, отколкото тези за сухопътния транспорт.

Увеличеното използване на МТКР би помогнало на Общността да постигне своите цели по отношение на CO<sub>2</sub> след изтичането на Протокола от Киото.

#### **3.2. Технически решения за опростяване на административните процедури**

От ключово значение за това опростяване беше задължителното монтиране на плавателните съдове на оборудване за контрол на движението им.

---

<sup>2</sup> Съобщение: Интегрирана морска политика за Европейския съюз — COM(2007) 575, 10.10.2007 г.  
<sup>3</sup> Съобщение на Комисията относно европейската пристанищна политика; COM(2007) 616 окончателен, 18 Октомври 2007 г.

Съгласно Директива 2002/59/ЕО<sup>4</sup> корабите от почти всички категории трябва да са оборудвани със автоматична система за идентификация (АСИ). На определени места за контрол на движението са разположени системи на служби по корабния трафик/системи за информация и управление на корабния трафик (VTS/VTMIS), използващи информация от АСИ, брегови радиолокационни станции и радиосъобщения.

През 2006 г. ЕС прие изменения в Конвенцията SOLAS на Международната морска организация (ММО) за задължително оборудване на корабите от 300 брутотегистър тона и нагоре със системата за идентифициране и проследяване на кораби на голямо разстояние (LRIT), която е на разположение от януари 2009 г.

Тези системи ще създадат по-солодна основа за въвеждането на електронна среда за морския транспорт по отношение на товарите и навигацията, което от своя страна ще направи сектора по-конкурентоспособен и ще предостави алтернативни решения за сегашния административен контрол и проверки на документацията. В този контекст въвеждането на интегрирана система за наблюдение на морския трафик на кораби ще подобри допълнително контролирането на движението на плавателни съдове.

#### **4. ОЦЕНКА НА ВЪЗМОЖНИТЕ МЕРКИ ЗА ПОДОБРЯВАНЕ НА ВЪТРЕШНИЯ ПАЗАР ЗА МОРСКИ ТРАНСПОРТ НА КЪСИ РАЗСТОЯНИЯ**

##### **4.1. Консултация със заинтересованите страни**

Заинтересованите страни представиха коментари относно европейското пространство за морски транспорт без бариери в рамките на консултациите по интегрирана морска политика, започнали през юни 2006 г. През октомври 2007 г. започна специалната публична онлайн „Консултация относно европейското пространство за морски транспорт без бариери за укрепване на вътрешния пазар за вътрешноевропейски морски транспорт“.

Концепцията беше представена на националните координационни центрове за МТКР през декември 2007 г., на директорите за морски транспорт през април 2008 г. и на семинари, проведени през март 2007 г. и април 2008 г., като предизвика само положителни коментари.

Специализирани семинари със заинтересованите страни бяха организирани през март 2007 г. и април 2008 г. в Брюксел и Антверпен, а през октомври 2007 г. беше създадена контролна група на заинтересованите страни, състояща се от експерти от промишлеността и администрацията, която да прави предложения и да контролира проучването за оценка на въздействието.

В резултат на консултацията със заинтересованите страни бяха установени редица проблеми, описани по-долу.

---

<sup>4</sup> Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация и отменяща Директива 93/75/ЕИО на Съвета (ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр.10).

#### 4.2. Основни административни тежести, изтъкнати при консултацията

Заинтересованите страни считат, че административните процедури за морски транспорт твърде често са ненужно усложнени, излишни и нехармонизирани между държавите-членки или пристанищата. Операциите за пристигащи и напускащи плавателни съдове към/от пристанища са забавени, като пораждат по-големи разходи, а при товаро-разтоварните операции се наблюдават закъснения.

Наистина морските пристанища в Общността са част от външната граница на ЕС и кораб, който посещава тези пристанища, трябва да изпълни редица административни процедури при пристигане и заминаване, предписани от множество законодателни актове на ЕС и международната общност, обхващащи от митнически и данъчни правила до правила за граничен контрол и наредби за търговия, статистика, околната среда и отпадъците, фитосанитарна, ветеринарна и здравна защита, транспорт, сигурност и безопасност (вж. списъка в приложение А на доклада за оценка на въздействието. Тези наредби не винаги са добре съгласувани, което води понякога до закъснения, припокривания и прекомерни административни разходи.

Пристанищните органи или митниците може да не позволят започването на товаро-разтоварни операции, преди да завършат формалностите по регистриране на кораба. Работното време на митническите бюра в някои пристанища причинява закъснения в обработката на информацията.

Заинтересованите страни съобщиха за проблеми с различаващи се практики в зависимост от организацията на оператора в пристанището на товарене. Например в някои държави-членки определени митнически документи трябва да се представят в оригинал на митническо бюро, което може да се намира далече от кея, а работното време или местоположението на митническите бюра могат да причинят логистични проблеми. В някои пристанища разтоварването на кораб може да започне едва след завършване на всички формалности по документацията, което може да отнеме до половин ден.

Освен тези проблеми съществуват и други административни пречки, разглеждани в настоящото съобщение:

- Превозът по море на опасни товари е ограничен, скъп и усложнен поради припокриването между техническите норми и често морският транспорт не представлява алтернатива и стоките се превозват по суша.
- Езиковите трудности са друга основна пречка, тъй като някои пристанищни органи отказват да приемат корабни манифести и удостоверения на други езици освен на своя собствен.
- Лоцманските услуги могат да представляват сериозен проблем. При МТКР плавателните съдове редовно посещават едни и същи пристанища и техните капитани са запознати с физическите характеристики. Въпреки това лоцманската помощ е задължителна в много случаи. Макар че някои държави предлагат сертификат за освобождаване от пилотаж (СЕП), често

съществуват национални изисквания, които затрудняват придобиването на СЕП.

- Не всички пристанища в ЕС приемат електронни манифести. Само 55 % от пристанищата използват електронни системи за обработване на информация за кораба и товара, като все още обикновено се използват факс апарат и телефон.
- Едва няколко държави-членки прилагат в национален мащаб подход за обслужване на едно гише. Обвързването между SafeSeaNet и пристанищните мрежи е силно ограничено и обмен на данни се осъществява, само когато го изискат националните органи. Практически не съществува обмен на електронни съобщения между пристанищата.

Беше направена оценка на разходите, породени от тези административни процедури (вж. доклада за оценка на въздействието).

## **5. ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ**

С цел разширяване на вътрешния пазар, за обхващане и морския транспорт, и създаване на европейско пространство за морски транспорт без бариери, Комисията предлага набор от мерки, включващ законодателни мерки, мерки, изискващи допълнителна подготовка, които ще бъдат предложени на по-късен етап, и препоръки към държавите-членки. Беше извършена оценка на въздействието на мерките и съответният доклад е на разположение на уебсайта на Европейската комисия.

### **5.1. Краткосрочни мерки на равнището на Европейския съюз**

#### *5.1.1. Опростяване на митническите формалности за кораби, плаващи само между пристанища в ЕС*

Целта на европейското пространство за морски транспорт без бариери е да се повиши ефективността на морския транспорт чрез премахване на административните формалности за стоки в свободно обращение („общностни стоки“): когато кораби, превозващи общностни стоки, пристигнат в пристанище в ЕС от друго пристанище в ЕС, да не им се налага да представят доказателства за общностния статут на стоките. Това ще бъде важна допълнителна стъпка към доизграждането на вътрешния пазар.

В началото на 2009 г. Комисията ще предложи изменение на Регламента за определяне на разпоредби за прилагането на Митническия кодекс на Общността<sup>5</sup> с цел да се въведе презумпцията, че превозваните между пристанища на Общността стоки са с митнически статут на общностни стоки, така че да не се изисква документално доказателство за общностен статут.

---

<sup>5</sup> Регламент (ЕИО) № 2454/93 за определяне на разпоредби за прилагане на Регламент (ЕИО) № 2913/92 на Съвета за създаване на Митнически кодекс на Общността (ОВ L 302, 19.10.1992 г., стр. 1).

Презумпцията ще се прилага за стоки, които са били превозени между пристанища в митническата територия на Общността на борда на плавателен съд, който не идва от пристанище извън тази територия или в свободна зона с митнически контрол от вид I (както е предвидено в разпоредбите за прилагане на Митническия кодекс на Общността), нито заминава за такова пристанище, нито го посещава, при условие че те са превозвани с единен транспортен документ, съставен в държава-членка. Необщностни стоки, превозвани на борда на тези плавателни съдове, ще се обхващат от транзитен режим.

Следователно може да се отмени сегашната презумпция, която е ограничена до кораби, движещи се между пристанища на митническата територия на Общността, които притежават предварително митническо разрешително — т.нар. „разрешени редовни корабни линии“.

Комисията ще предложи новите правила да влязат в сила през 2010 г. Комисията счита, че изменението на Регламента за определяне на разпоредби за прилагане на Митническия кодекс на Общността е подходящ начин за постигане на една от основните цели на европейското пространство за морски транспорт без бариери, а именно значително намаляване на административната тежест, налагана на морския транспорт в рамките на Общността, без да се причиняват неблагоприятни последици за други категории морски транспорт, при които се превозват стоки на трети държави. Това ще увеличи допълнително ползите, очаквани от осъвременения митнически кодекс и от електронните митници вследствие на намаляването на административната тежест за транспорта.

#### 5.1.2. *Насоки за ускоряване на проверката на документи, отнасящи се до животински и растителни продукти, превозвани между пристанища в ЕС*

Животинските продукти и живите животни с произход от Общността се подлагат на проверки по документи, когато се разтоварват в пристанища с граничен инспекционен пункт и когато се превозват в рамките на морска услуга, която не представлява редовна и пряка линия между две пристанища в Общността. Така се противодейства на риска произхождащи от трета държава стоки да бъдат представени случайно или с цел измама за стоки с произход от Общността, което да изложи Общността на значителни рискове за общественото здраве и здравето на животните.

Чрез специфични насоки Комисията ще насърчи по-ефективно и по-бързо митническо освобождаване на животински и растителни продукти при морски транспорт в рамките на Общността, както е описано в Директива 89/662/ЕИО<sup>6</sup> на Съвета относно ветеринарните проверки, Директива 90/425/ЕИО<sup>7</sup> на Съвета

---

<sup>6</sup> Директива на Съвета от 11 декември 1989 г. относно ветеринарните проверки по отношение на търговията вътре в Общността с оглед доизграждането на вътрешния пазар (ОВ L 395, 30.12.1989 г., стр. 13).

<sup>7</sup> Директива на Съвета от 26 юни 1990 г. относно ветеринарните и зоотехническите проверки, приложими при търговията в Общността с определени видове живи животни и продукти с оглед завършване изграждането на вътрешния пазар (ОВ L 224, 18.8.1990 г., стр. 29).



относно ветеринарните и зоотехническите проверки и Директива 2000/29/ЕО<sup>8</sup> на Съвета относно защитните мерки за растения или растителни продукти. Би могло да се намерят възможности за синергии в проверките и по-специално в проверките по документи, изисквани преди да се разреши освобождаване на такива стоки на пристанища в Общността. Много от заинтересованите страни установиха припокривания в тези проверки, водещи до забавяния и по-високи разходи по освобождаването. Също така съществуват индикации, че най-добрите практики на някои пристанища предлагат възможности за по-ефективен контрол, без да се застрашава безопасността. Тези най-добри практики ще бъдат въведени в насоки относно процедурата за животински и растителни продукти, превозвани с морски транспорт. Насоките ще изяснят *inter alia* процедурите относно животински продукти и живи животни с произход от Общността, ако плавателният съд пристигне в пристанище с граничен инспекционен пункт, и процедурите за животински продукти и живи животни, които не са с произход от Общността. Те ще обхванат и стоки, превозвани в транзитен режим, претоварвани стоки или стоки, които не се внасят пряко. Те ще спомогнат за общ подход, изяснявайки концепцията за редовни линии, и ще насърчат използването на електронно предаване на данни и по-ефективната координация с митниците.

Комисията незабавно ще започне обсъждания с държавите-членки с оглед постигането на споразумение по тези насоки през 2009 г. При необходимост би могло да се обсъдят и изменения в рамките на сегашния преглед на процедурите за внос в Общността на животински продукти и живи животни.

### 5.1.3. *Рационализиране на документите, изисквани съгласно различни законодателни актове*

Друга мярка за опростяване на административните процедури ще бъде да се изясни използването на хармонизираните формуляри IMO/FAL чрез предложение до Европейския парламент и Съвета за директива, която да замени Директива 2002/6/ЕО относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи в и/или напускащи пристанища<sup>9</sup>. С предложението ще се изиска за обмен на данни да се използват електронни системи за предаване на данни, а документацията върху хартиен носител да бъде премахната най-късно през 2013 г. Това ще открие пътя за обслужване на едно гише, при което всички административни процедури ще бъдат осъществявани чрез координация между различните органи с използването на електронно предаване на данни.

Освен това ще бъдат премахнати припокриванията с Директиви 95/21/ЕО<sup>10</sup>, 2000/59/ЕО<sup>11</sup> и 2002/59/ЕО, както и с Регламент (ЕО) № 725/2004<sup>12</sup>, докато

---

<sup>8</sup> Директива 2000/29/ЕО на Съвета от 8 май 2000 г. относно предпазни мерки срещу внасянето в Общността на вредители по растенията или растителните продукти и срещу тяхното разпространение в Общността (ОВ L 169, 10.7.2000 г., стр. 1).

<sup>9</sup> Директива 2002/6/ЕО на Европейския парламент и Съвета относно формалностите за даване на сведения за кораби пристигащи в и/или напускащи пристанищата на държавите-членки на Общността (ОВ L 67, 9.3.2002 г., стр. 31).

<sup>10</sup> Директива 95/21/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно прилагането по отношение на корабите, които имат престой в пристанищата на Общността или във водите, попадащи под

същевременно в един стандартен формуляр се запазва същата информация. Ползата от тази мярка ще бъде ускоряването на административните процедури чрез установяване на рамка, в която формалностите по документацията ще се извършват само веднъж от отговорните за тях транспортни оператори и агенти.

## **5.2. Средносрочни мерки на равнище Европейски съюз**

В допълнение към горепосочените краткосрочни мерки Комисията ще започне да работи през 2009 г. в сътрудничество със заинтересованите страни по описаните по-долу спомагателни мерки с оглед да представи решения през 2010 г.

### *5.2.1. Опростяване на административните формалности за кораби, плаващи само между пристанища в ЕС, но с посещение в трета държава или свободна зона*

В средносрочна перспектива Комисията вече предвиди улесняване на морския транспорт на къси разстояния и морските магистрали за плавателни съдове, които посещават пристанище в трета държава или свободна зона, чрез разработване на електронни средства за идентифициране на общностни стоки, превозвани на борда на тези плавателни съдове, съгласно осъвременения митнически кодекс и въвеждане на обслужване на едно гише. По този начин Комисията допълнително ще намали разходите на операторите, които превозват общностни стоки в рамките на Общността.

### *5.2.2. Усъвършенствано електронно предаване на данни*

Комисията обяви в плана за действие, приложен към нейната „Бяла книга по транспортната политика“ от 2006 г., че ще предложи мерки за въвеждане на електронни системи за морски транспорт. Действително, освен Директива 2002/59/ЕО, която предоставя правното основание за хармонизиране на VTMIS и за обмен на данни между държавите-членки, понастоящем в Европейския съюз са в действие или предстои въвеждането на няколко пристанищни информационни системи. Всяка една от тях изпълнява различна цел.

Съществуват и няколко мрежи за обмен на информация между държави-членки относно движението на плавателни съдове. Следователно съществува необходимост от обединяване в рамките на ЕС на тези системи, включително мрежата SafeSeaNet. Интегрирането на системите за морско наблюдение значително ще подобри контролирането на движението на плавателни съдове и тяхното проследяване.

---

юрисдикцията на държавите-членки, на международните норми относно морската безопасност, предотвратяването на замърсяването и условията на живот и труд на борда на корабите (контрол от страна на държавата, на чиято територия се намира пристанището) (ОВ L 157, 7.7.1995 г., стр. 1).

<sup>11</sup> Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 г. относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари (ОВ L 332, 28.12.2000 г., стр. 81).

<sup>12</sup> Регламент (ЕО) № 725/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 година за подобряване на сигурността на корабите и на пристанищните съоръжения (ОJ L 129, 29.4.2004 г., стр. 6.).

Това ще улесни административните процедури за кораби, влизащи в или напускащи пристанища, както и митническите процедури. Митническите органи следва да използват електронните системи за морски транспорт и тези системи следва да са напълно съвместими с електронните митнически системи, въведени с Решение № 70/2008/ЕО<sup>13</sup>.

С разработването на система за непрекъснат поток от транспортни документи, в което се състои целта на проекта e-Freight, в крайна сметка силно ще се увеличи способността на морския транспорт на къси разстояния да се конкурира по повече коридори „от врата до врата“.

### 5.2.3. *Административно обслужване на едно гише*

Комисията подготвя мерки за „национално обслужване на едно гише“. Под „обслужване на едно гише“ се разбира система, която позволява на търговците да представят на един единствен орган информация, с което да отговорят на всички нормативни изисквания, свързани с внос или износ.

Понастоящем за плавателните съдове се налага свързване с няколко органа в пристанищата, за да се извършат всички административни процедури. Това оказва съществено влияние върху разходите, скоростта на обработване на стоките и цялостната надеждност на системата. Въвеждането на обслужване на едно гише, където да се осъществяват всички формалности по документацията, ще бъде от голяма полза. Административните формалности ще се извършват по електронен път или чрез координация между органите.

Първата стъпка беше направена с Решение № 70/2008/ЕО за въвеждане на обслужване на едно гише за формалности по стоките. В сътрудничество с различните заинтересовани страни ще бъдат разработени мерки за прилагане и мерки, с които се цели да се гарантира, че цялата информация, необходима на пристанищните органи, се представя един единствен път.

Тази мярка ще бъде съчетана с такава за електронно предаване на данни, така че информацията да се обменя между плавателните съдове и органите в електронен формат, доколкото е възможно.

### 5.2.4. *Опростяване на правилата за превоз на опасни товари по море*

Предписанията относно опасни товари са по-неблагоприятни за морския транспорт, отколкото за сухопътния. Кодексът IMDG<sup>14</sup> и Директива 2002/59/ЕО съдържат специфични разпоредби за превоза на опасни товари, за които е предвидена специална процедура с предварително уведомяване и деклариране, като тя е много по-строга, отколкото за сухопътен транспорт.

---

<sup>13</sup> Решение № 70/2008/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно безкнижна среда в митниците и търговията.

<sup>14</sup> Международен кодекс за превоз на опасни товари по море (IMDG), приет през 1960 г. от Международната морска организация.

Едно решение ще бъде да се опростят предписанията относно опасни товари за „Ро-Ро“ плавателни съдове, превозващи камиони, които отговарят на изискванията на Директива 94/55/ЕО<sup>15</sup> на Съвета или на спогодбата ADR<sup>16</sup>.

След като веднъж се получи разрешително, няма да бъде необходимо повече стриктно придържане към сложните процедури, предвидени в кодекса IMDG и от национални нормативни актове. Морските органи следва да признават сертификатите за ADR, издадени за камиони.

Ще продължи прилагането на общите правила относно транспорта, натоварването и изолирането на опасни стоки в съответствие с кодекса IMDG, но следва да бъдат разрешени някои отклонения във вида и количеството на опасните стоки в съответствие със спогодбата ADR.

Комисията възнамерява да се допита до заинтересованите страни, участващи в транспорта на опасни товари във всички транспортни режими, с оглед да представи предложение за хармонизирани опростени правила или да прикани държавите-членки да приемат регионални споразумения, подобни на меморандума за разбирателство, вече приет от държавите, граничещи с Балтийско море. Предложеното опростяване няма да намали нивото на безопасност и сигурност.

### **5.3. Препоръки към държавите-членки**

#### *5.3.1. Координация на административните инспекции с оглед на съкращаване на времето за обработка*

Друга мярка е организирането по възможност на „еднократни инспекции“, т.е. всички органи, които трябва да се качат на кораба в пристанището (например здравни и по безопасността, екологични, ветеринарни, фитосанитарни и т.н.) за инспекция, да направят това координирано по едно и също време. По този начин ще бъдат намалени забавянията и времето за обработка на плавателните съдове. Държавите-членки следва да насърчават органите на пристанищната администрация да планират съвместно своите инспекции с цел да се намали отрицателното икономическо въздействие върху МТКР, без да се влошава качеството на инспекциите.

#### *5.3.2. Улесняване на административните комуникации*

Изискванията за ползване на националния език често представляват пречка за развитието на мрежата на МТКР. В някои райони комуникационните проблеми бяха преодолени чрез договаряне да се ползва общ за съседните страни език или английски.

---

<sup>15</sup> Директива 94/55/ЕО на Съвета от 21 ноември 1994 г. относно сближаване на законодателствата на държавите-членки по отношение на автомобилния превоз на опасни товари (ОВ L 319, 12.12.1994 г.).

<sup>16</sup> Европейска спогодба за международен превоз на опасни товари по шосе (ADR) от 30 септември 1957 г.

Държавите-членки се насърчават да направят оценка доколко е осъществимо използването на договорен език или английски като втори език за всички морски административни документи и процедури.

Разпоредбите на глава V, правило 14, параграф 4 от конвенцията SOLAS (на която се позовава Директива 2001/25/ЕО относно минималната степен на обучение на морските лица) следва да бъдат прилагани, тъй като държавите-членки са договарящи страни по конвенцията SOLAS. На практика това би означавало, че съответстващата комуникация между действащия на пристанищата персонал (митнически органи, пристанищни органи, здравни инспектори и др.) и екипажа на плавателните съдове се извършва на общ език.

#### 5.3.3. *Издаване на сертификат за освобождаване от пилотаж (СЕП)*

Държавите-членки се приканват да създадат регулаторна рамка, която да позволи по-лесно освобождаване от пилотаж.

Тази регулаторна рамка следва да позволява на корабните капитани, които не говорят на местния език, да бъдат освободени от пилотаж. Решението ще се състои в опростяване на съществуващите правила, като на всички оператори, извършващи чести превозни услуги, се позволи да кандидатстват за СЕП по много по-лесен начин.

Изискванията за получаване на СЕП следва да са разумни и да не съдържат елементи на протекционизъм. При промяна в характеристиките на услугата не би следвало от капитана да се изисква да представя доказателства по всички аспекти на квалификацията и проверката за СЕП.

Мярката би довела до по-ниски разходи за операторите на МТКР и по-бърза обработка на корабите в пристанищата. За практическо осъществяване на тази препоръка ще бъдат необходими действия на национално равнище, съгласувани между националните органи.

#### 5.3.4. *Рационализиране на трафика и на пространството в пристанищата*

Друга препоръчвана мярка е физическото отделяне в пристанищата на зони, запазени за МТКР за контейнерен и „Ро-Ро“ трафик. Ползата от тази мярка би била по-рационално управление на пристанищния трафик и по-бърза обработка на плавателните съдове в пристанищата.

Това би могло да доведе до увеличени разходи по инфраструктурата; но това има и своите предимства. По-специално тази мярка може да реши проблема с приоритета, отдаван на дълбоководните плавателни съдове, и да позволи на използваните за къси разстояния кораби да предлагат оптимизирани и по-бързи курсове отиване и връщане.

## **6. ПО-НАТАТЪШНИ ДЕЙСТВИЯ**

### **6.1. Механизъм за по-добра обща координация на административните служби на всички равнища**

Като една от най-важните причини за неоправдани разходи в корабоплаването, както и като източник на неефективност беше посочена недостатъчната координация на оперативно равнище в едно пристанище между различните административни служби и оператори на пристанищно равнище (например пристанищни органи, оператори на пристанищни терминали, митнически бюра, служби, отговарящи за здравни, фитосанитарни и ветеринарни проверки и инспекции, корабни агенти, капитани), а също и на национално и международно равнище.

Държавите-членки следва да приканят местните органи да подобрят оперативната координация, като гарантират, че последователността на административните операции не поражда неоправдани закъснения.

Този план следва да включи всички заинтересовани страни, да постави цели за намаляване на административната тежест за МТКР и да предвиди необходимото обучение за използването на обикновени и усъвършенствани средства за комуникация.

На европейско равнище групата на координационните центрове за МТКР<sup>17</sup> следва да наблегне върху необходимата връзка между държавите-членки и пристанищата, да съобщава за постоянни проблеми и да предлага решения. Комисията следва да работи за необходимото сътрудничество и информационни потоци между експертните групи на Комисията по специфични въпроси (транспорт, околна среда, митници, граничен контрол, здравеопазване...).

### **6.2. Мониторинг и докладване**

Краткосрочните действия следва да започнат през 2010 г., а средносрочните - през 2013 г. Въздействието на мерките за промяна в структурата на транспорта по видове следва да е измеримо в годината след тяхното прилагане.

Комисията ще следи за постигнатия напредък в установяването на европейско пространство за морски транспорт без бариери, ще обръща внимание на проблемите на етапа на прилагане и ще се грижи за коригиращи действия при необходимост.

Комисията ще се постарее в своя редовен доклад относно морския транспорт на къси разстояния, планиран за 2012 г., да включи отчет относно действията, описани в настоящото съобщение, отразяващ например докладите на държавите-членки за влизането в сила на законодателните и други действия, препоръчани в настоящото съобщение.

---

<sup>17</sup> Група на координационните центрове за морски транспорт на къси разстояния и морски магистрали. Тази група беше създадена от Европейската комисия и се състои от експерти от държавите-членки и страните кандидатки, представители на Центровете за насърчаване на морския транспорт на къси разстояния и на Форума на морската индустрия.

## 7. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Със своето европейско пространство за морски транспорт без бариери Комисията се стреми да подобри цялостната ефективност на морския транспорт в рамките на ЕС чрез премахване на основните административни пречки за развитието на МТКР. Този вид транспорт ще играе важна роля за подпомагане на ЕС да изпълни своите ангажименти по отношение на околната среда и да се справи с енергийния си проблем чрез по-добри условия за конкуренция със сухопътния транспорт. Концепцията представлява част от широка стратегия, която включва проекта за морски магистрали и новите услуги за МТКР чрез програмата „Марко Поло“ и проектите TEN-T, по прозрачни пристанищни такси, ефективни железопътни и водни връзки с хинтерланда на пристанищата и по-малко въздействие на пристанищата и плавателните съдове върху околната среда. МТКР може да спомогне и за поддържане на голямото ноу-хау на ЕС в морския транспорт като цяло и да ѝ даде възможност да запази своята позиция на ключов участник в глобализацията на икономиката.