

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i Fællesskabets medlemsstater, og om ophævelse af direktiv 2002/6/EF

KOM(2009) 11 endelig — 2009/0005 (COD),

og

Kommissionens meddelelse til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Meddelelse og handlingsplan: etablering af et europæisk søtransportområde uden barrierer

KOM(2009) 10 endelig

(2010/C 128/25)

Ordfører: **Edgardo Maria IOZIA**

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 27. februar 2009 under henvisning til EF-traktatens artikel 80, stk. 2, at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om:

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i Fællesskabets medlemsstater, og om ophævelse af direktiv 2002/6/EF

KOM(2009) 11 endelig – 2009/0005 (COD).

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber besluttede den 21. januar 2009 under henvisning til EF-traktatens artikel 262 at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om:

Kommissionens meddelelse til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget – Meddelelse og handlingsplan: etablering af et europæisk søtransportområde uden barrierer

KOM(2009) 10 endelig.

Det forberedende arbejde henvistes til EØSU's Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet, som udpegede Edgardo Iozia til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 8. september 2009.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på den 457. plenarforsamling den 4.-5. november 2009, mødet den 4. november 2009, følgende udtalelse med 159 stemmer for, 2 imod og 1 hverken for eller imod:

1. Konklusioner og henstillinger

1.1. EØSU ser i det store og hele positivt på Kommissionens meddelelse om etablering af et europæisk søtransportområde og forslaget til direktiv om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i Fællesskabets medlemsstater, og om ophævelse af direktiv 2002/6/EF.

1.2. Det foreslåede arbejdsprogram er ambitiøst og velstruktureret. Handlingsplanen er sammenhængende og sigter mod opfyldelsen af de foreslåede mål. Man kommer ikke uden om foranstaltninger såsom reduktion og rationalisering af de administrative formaliteter, der skal fastlægges på en sådan måde, at de ikke influerer negativt på det nuværende sikkerhedsniveau og kvaliteten i den nødvendige kontrol, hvis man vil forbedre trafikken ind og ud af havnene.

1.3. Forbedringen af havneaktiviteterne vil kunne føre til rationalisering af godstransporten, som bør overføres fra land- til søtransport og således styrke interoperabiliteten mellem transport ad henholdsvis søvejen, med jernbane, ad de indre vandveje og landeveje i overensstemmelse med retningslinjerne i hvidbogen om transport, som stadfæstet i midtvejsrevisionen.

1.4. Visse af meddelelsens specifikke forslag skal behandles mere indgående senere, og EØSU opfordrer Kommissionen til som et minimum at oprette fora med deltagelse af alle interesserede parter om følgende emner: lodsfrigtagelsescertifikater, formaliteter i forbindelse med forenkling af reglerne for søtransport af farligt gods, transport af dyre- og planteprodukter og samordning af havneinspektioner (*one-stop-shop*).

1.5. EØSU har tidligere udtalt sig i klare vendinger om havne-lodstjenesters særlige karakter ⁽¹⁾ og indtaget en holdning, som stadig er aktuel.

1.6. Kommissionen skrev selv i meddelelsen »EU's søtransport-politik frem til 2018 – strategiske mål og anbefalinger«: »Den til-tagende mangel på kvalificerede søfolk, officerer såvel som menige, betyder, at der er øget risiko for tab af den kritiske masse af menneskelige ressourcer, som opretholder konkurrenceevnen i søfartssektoren.«

1.7. Forslaget om lodsfrigagelsescertifikater ville kunne reducere denne aktivitet yderligere og gøre det mindre attraktivt for mange unge at vælge denne profession. Der bør gennemføres undersø-gelser eller analyser af deres mulige positive effekt, hvorimod de negative følger for beskæftigelsen og sikkerheden synes åbenbare. Alternativt kunne man undersøge muligheden for at udvide bru-gen af telelodsning ved at gøre brug af de teknologiske innova-tioner, så der spares tid og penge samtidigt med, at der garanteres høje sikkerhedsstandarder. I tilfælde af kollision eller en hvilken som helst anden hændelse til søs, som ville kunne medføre mate-riel skade eller tab af menneskeliv, har sikkerhedsselskaberne ret til at nægte at yde erstatning i henhold til forsikringsaftalen, hvis de ansvarlige for skibet – kaptajnen og maskinmesteren - ikke har et gyldigt skibsførerbevis. EØSU anbefaler, at Kommissionen ind-leder en dialog med alle berørte parter: redere, lodser, de relevante fagforeninger og havnemyndigheder for at undersøge dette for-slags reelle indvirkning på sikkerheden og beskæftigelsen.

1.8. EØSU støtter forslaget om et europæisk søtransportområde uden barrierer ⁽²⁾, som er en integreret del af nærskibsfartspro-grammet: det er afgørende nødvendigt at definere et EU-retsgrundlag for at sikre, at skibe, der transporterer fælles-skabsgods mellem to EU-havne (f.eks. Lissabon og Napoli), får samme behandling som andre transportformer.

1.9. EØSU ville have foretrukket, at denne mulighed var blevet indskrevet i EU's nye toldkodeks. Udvalget noterer sig, at Kom-missionen ikke har i sinde at forfægte dette forslag længere, men støtter ikke desto mindre kravet om, at det skrives ind i de kom-mende gennemførelsesbestemmelser for kodeksen inden udgan-gen af 2009 med henblik på gennemførelse så hurtigt som muligt.

1.10. EØSU er meget positiv over for initiativet vedrørende ind-førelse af et enstrengt kontaktsystem, hvortil man kan henvende sig vedrørende alle spørgsmål, såvel som andre rationaliserings-foranstaltninger, som f.eks. planlægningen af besøg fra forskellige havne- og toldmyndigheder og muligheden for at overføre admi-nistrative dokumenter ad elektronisk vej, uden at dette må hæmme toldmyndighedernes foranstaltninger til bekæmpelse af kriminalitet.

1.11. EØSU opfordrer Kommissionen til indgående at under-søge problematikken omkring muligheden for at tildele de samme privilegier til skibe, der sejler mellem to EU-havne, selv om de undervejs lægger til ved en havn uden for EU. Ifølge rederiforenin-gerne er der tale om et betragteligt antal skibe, der ville kunne nyde godt af fordelene ved et europæisk søtransportområde uden barrierer.

1.12. Indførelsen af engelsk som internationalt søtransport-sprog ligesom inden for luftfarten ville gøre forvaltningspraksis og de administrative formaliteter meget lettere.

2. Kommissionens meddelelse og handlingsplan

2.1. Fri bevægelighed for personer og varer bør i lige høj grad garanteres for alle transportformer. Det er nødvendigt at konkre-tisere fordelene ved enhedsmarkedet og træffe foranstaltninger, der kan lette opfyldelsen af dette mål. Søtransporten nyder i dag ikke de samme privilegier som landtransporten. De mange forma-liteter, administrative byrder og inspektioner influerer negativt på anvendelsen af søtransport til transport af gods internt i EU.

2.2. Kommissionens meddelelse tager fat på spørgsmålet om søtransportens procedurer: selv ved transport af fællesskabsgods mellem to EU-havne er den frie bevægelighed underlagt særlige told- og transportregler, veterinær- og plantebeskyttelsesregler og andre formaliteter.

2.3. Man skal huske på, at Rådet slog til lyd for at anvende nær-skibsfart i 2006 og gentog opfordringen i 2007. Meddelelsen hen-viser til EØSU's udtalelse fra slutningen af 2006, der ønsker kontrol ved de indre grænser afskaffet for søtransporten.

2.4. I midtvejsevalueringen af den transportpolitiske hvidbog lagde Kommissionen op til etableringen af et europæisk søtrans-portområde uden barrierer. Forslaget blev bekræftet i »blåbogen« om en integreret søtransportpolitik. Dette passer fint ind i strate-gien for forenkling af lovgivningen og politikken for bedre lovgivning.

2.5. Nærskibsfart (*Short Sea Shipping*, forkortet SSS) kan bidrage til at forbedre servicekvaliteten, idet skibe forurener mindre per transporteret ton, medfører færre eksterne omkostninger og redu-cerer trafiktætheden på vejene.

2.6. Mere hyppig anvendelse af SSS kan hjælpe EU med at opfylde post-Kyoto-målsætningerne for CO₂-emissioner.

2.7. VTS/VTMIS (*Vessel Traffic Services/Vessel Traffic Management and Information Systems*), som anvender AIS (*Automatic Identifica-tion System*), er sammen med LRIT (*Long-Range Identification and Tracking*) en integreret del af det fremtidige e-Maritime-miljø for godstransport og navigation. Anvendelsen af denne teknologi vil sammen med et integreret overvågnings- og kontrolsystem frem-over gøre det lettere at føre kontrol med skibstrafikken.

(1) EFT C 48 af 21.2.2002, s. 122; EUT C 294 af 25.11.2005, s. 25; EUT C 168 af 20.7.2007, s. 50.

(2) EUT C 27 af 3.2.2009, s. 45-48.

2.8. Kommissionens handlingsplan indeholder 11 foranstaltninger: 3 med kort frist og 4 med mellemlang frist samt 4 anbefalinger til medlemsstaterne.

2.9. Blandt de foranstaltninger, der skal gennemføres i 2009, dvs. med kort frist, er følgende:

- forenkling af toldformaliteterne for fartøjer, der kun sejler mellem EU-havne,
- retningslinjer for hurtigere dokumentkontrol ved transport af dyre- og planteprodukter mellem EU-havne,
- direktiv om rationalisering af de forskellige lovteksters krav om dokumenter.

2.10. Planen indeholder mellemfristede foranstaltninger, der skal fremlægges i 2010:

- forenkling af de administrative formaliteter for skibe, der - i fart mellem EU-havne - anløber et tredjeland eller en frizone undervejs,
- bedre muligheder for at overføre oplysninger ad elektronisk vej,
- enstrengt kontakt til administrationerne,
- forenkling af reglerne for søtransport af farligt gods.

2.11. De fire foranstaltninger med lang frist, som har form af anbefalinger, er:

- samordning af de administrative inspektioner for at afkorte skibenes transporttider,
- lettelse af den administrative kommunikation,
- udstedelse af lodsfrigtagelsescertifikater (PEC),
- rationalisering af godsstrømme og arealer i havneområder.

3. EØSU's bemærkninger

3.1. EØSU påskønner klart Kommissionens forslag til handlingsplan som helhed med forbehold af nogle enkelte konkrete kritikpunkter, som det vil redegøre for i denne udtalelse. Forslaget om at etablere et søtransportområde uden barrierer har tidligere været genstand for behandling af EØSU, der ønsker at bekræfte sin støtte til initiativet.

3.2. Planen lider dog under medlemsstatsskabte problemer for en klar og systematisk disciplin i forbindelse med gennemførelsen af det indre marked. De største hindringer ligger i unødvendige toldprocedurer, i manglende samordning af de ansvarlige nationale myndigheders inspektioner og i manglen på elektronisk

kommunikation og compatible systemer. EØSU beder Kommissionen om snarest muligt at forenkle toldformaliteterne såvel som de procedurer, der gælder for skibe, der udelukkende sejler mellem EU-havne, idet disse to emner er afgørende elementer for oprettelsen af et havområde uden barrierer.

3.3. Forenklingen af toldformaliteterne for skibe, der udelukkende sejler mellem EU-havne, er vigtig for at skabe et europæisk havområde uden grænser. Forslaget om revision af Fællesskabets toldkodeks ville have løst problemet, men i lyset af den seneste ændring af denne foreslås det, at retsgrundlaget for det indre havområde indføres i det tekniske gennemførelsesdokument til den nye kodeks. I dette dokument skal det præciseres, at alene i forbindelse med den frie bevægelighed for fællesskabsvarer vil det indre havområde omfatte fællesskabsvarer om bord på skibe, som sejler mellem to havne i EU.

3.4. Størstedelen af de foreslåede aktioner begrænser sig i realiteten til at anmode medlemsstaterne om at træffe positive foranstaltninger og gøre den administrative ramme mere smidig, men der er faktisk brug for langt strengere og mere forpligtende initiativer.

3.5. Kommissionens forslag synes alt for fokuseret på den ene af Lissabonstrategiens tre søjler, nemlig den økonomiske, selv om det ifølge udvalget ville være hensigtsmæssigt med en bedre interessebalance med de andre grundlæggende aspekter, nemlig det sociale aspekt og miljøaspektet.

3.6. EØSU støtter de initiativer, der skal forbedre den normative og lovgivningsmæssige ramme for enhedsmarkedet, forudsat at foranstaltningerne ikke på noget tidspunkt vil influere negativt på borgernes eller arbejdstagernes sikkerhed eller på miljøet eller vil sætte beskæftigelsen i fare. For visse af de foreslåede foranstaltninger, f.eks. lodsfrigtagelsescertifikaterne, synes risikoen at være reel.

3.7. Søtransport muliggør transport af enorme mængder gods med et gunstigt forhold for CO₂-udslip per ton/kilometer transporteret. Sektoren rummer desuden store muligheder for forbedringer gennem brug af ny motorteknologi og renere brændstof og gennem en reduktion af sejlhastigheden. Ved at reducere den ventetid i havnene, der skyldes administrativ praksis, som ikke er nødvendig, øges antallet af skibsbevægelser i havnene, hvilket skaber større effektivitet, sparer penge og bidrager til at opfylde målene om lavere drivhusgasemissioner samt til en sikker og bæredygtig mobilitet. ⁽³⁾ Transport inden for et område uden barrierer vil være mere tillokkende, hvilket vil understøtte denne miljøvenlige transportform.

⁽³⁾ EUT C 277 af 17.11.2009, s. 20-24 – ordfører: Anna Bredima.

3.8. EØSU har tidligere udtrykt sin støtte til Marco Polo II-programmet, der har til formål at mindske trafiktætheden på vejene, at forbedre transportsystemets miljøpræstationer og at styrke den intermodale transport ved at overføre den samlede forventede årlige forøgelse af den internationale vejgodstransport til nærskibsfarten, jernbanetransporten og transport ad de indre vandveje. Handlingsplanen er et supplement til en bredere strategi, som bl.a. indebærer gennemførelse af motorveje til søs. Når det europæiske satellitsystem Galileo bliver operationelt, vil denne strategi blive yderligere forenklet.

3.9. De foreslåede foranstaltninger med henblik på administrativ forenkling følger den allerede konsoliderede positive EU-praksis med at undersøge nødvendigheden af forældede fællesskabsnormer og deres effektivitet eller at analysere national praksis og national lovgivning, der strider mod traktatens principper.

4. Særlige bemærkninger. Foranstaltninger på kort sigt

4.1. Direktivet

4.1.1. Det foreslåede direktiv er bestemt ikke det vigtigste af de foranstaltninger, som identificeres i handlingsplanen. Det ophæver det gældende direktiv 2002/6/EF og muliggør en forenkling af procedurene gennem tre nyskabelser: anvendelsen af den eksisterende europæiske model i stedet for den model, der er fastlagt i Den Internationale Søfartsorganisations (IMO's) FAL-konvention af 9. april 1965, som ændret i juli 2005, for at undgå for meget papirarbejde, brugen af elektronisk overførsel og udnævnelsen af en enkelt myndighed, som de påkrævede erklæringer og dokumenter skal sendes til.

4.1.2. EØSU udtrykker tilfredshed med direktivforslaget, der gør det muligt med simple midler at gøre kaptajners og skibsrederes arbejde lettere. Udvalget advarer om, at forenklingen ikke må få negative følger for de nuværende sundheds- og miljøbeskyttelsesniveauer, især for så vidt angår bestemmelser vedrørende skibsfald og lastrester.

4.2. Efter EØSU's opfattelse skal retningslinjerne vedrørende hurtigere kontrol af dokumenter ved transport af dyre- og planteprodukter mellem europæiske havne præciseres nærmere. Spredningen af pandemier som fugle- og svineinfluenza har opskræmt den offentlige opinion i hele verden og kræver forstærkede sikkerhedsforanstaltninger. At produkters oprindelse kan spores, er afgørende for at kunne identificere eventuelle smittecentre, og derfor må det slås klart fast, at de foreslåede foranstaltninger ikke vil give en ringere beskyttelse end de nuværende bestemmelser.

5. Særlige bemærkninger. Foranstaltninger med mellem-lang frist

5.1. En del af søtransporten varetages af skibe, som undervejs mellem to eller flere EU-havne anløber en eller flere havne i et tredjeland eller en frizone. EØSU mener, at det er nødvendigt at forenkle de administrative forpligtelser for disse skibe. Udviklingen af rumteknologi til identifikation og sporing og de fortsatte

fremskridt inden for systemer til elektronisk identifikation af fællesskabsgods kan samtidig garantere oprindelsen og reducere omkostninger og tidsforbrug for rederne betragteligt.

5.2. Styrkelsen af systemerne for elektronisk dataoverførsel, e-Maritime, der passer perfekt ind i det system, som planlægges i forbindelse med den nye toldkodeks (systemet anvender en form for e-told i henhold til beslutning 70/2008/EF), er en af de løsninger, som EØSU håber vil forbedre borgernes livskvalitet og reducere unødigt og skadeligt bureaukrati.

5.3. Der er lige så store forventninger til den enstrengede kontakt til administrationerne. Man undrer sig kun over, at det ikke er blevet indført endnu. EØSU støtter dette forslag på det kraftigste og opfordrer medlemsstaterne til snarest at træffe de nødvendige foranstaltninger.

5.4. Forenkling af reglerne for transport af farligt gods. De nuværende regler kræver langt flere formaliteter opfyldt for farligt gods, som transporteres multimodalt, end når det transporteres med én enkelt transportform. Søtransport er stadig oftere led i en multimodal transportkæde og stilles ringere i forhold til alternative monomodale løsninger, såsom vejtransport, hvilket afskrækker kunderne fra at bruge skibstransport. Uden overhovedet at ville give køb på de særlige sikkerhedsniveauer inden for skibsfart, mener EØSU godt, at der kan træffes nogle foranstaltninger, navnlig for Ro-Ro-skibe (*Roll-on/roll-off*), der transporterer køretøjer, som i forvejen skal overholde reglerne i direktivet om transport af farligt gods eller konventionen af 30. september 1957 om international transport af farligt gods ad vej (ADR).

6. Særlige bemærkninger. Yderligere foranstaltninger i form af anbefalinger

6.1. **Samordning af de administrative inspektioner.** Analogt med den enstrengede kontakt bør toldvæsenet, havnemyndighederne og politiet koordinere og planlægge fælles inspektioner samtidigt eller meget tæt efter hinanden. Med en sådan foranstaltning ville løsningen vinde meget tid, fordi det i mange medlemsstater først er tilladt at losse, når alle inspektioner er udført. EØSU støtter kraftigt dette forslag.

6.2. **At lette den administrative kommunikation.** Dette forslag sætter spot på et meget ømtåleligt emne: anvendelsen af et fælles sprog inden for søfart. Kommissionen foreslår elegant at anvende et fælles nabosprog eller engelsk. Kommissionen understreger uden den sædvanlige diplomatiske tilbageholdenhed betydningen af denne mulighed af praktiske grunde. Forslaget giver god mening og står i et rimeligt forhold til formålet. Efter EØSU's opfattelse bør man inden for søfart – ligesom inden for luftfarten – anvende et fælles sprog, ikke kun af økonomiske grunde, men også af hensyn til sikkerheden. *Mayday* er det internationale nødsignal, og engelsk bør normalt anvendes i den internationale radiokommunikation. For at fremme forståelsen kunne man ty til elektronisk oversættelse til de respektive sprog af de papirer og formularer, som skal udfyldes af hvert skib.

6.3. **Udstedelse af lodsfrigtagelsescertifikater.** EØSU anmoder om grundig overvejelse af dette forslag, fordi det finder det unyttigt og ude af proportioner. Havnelodser holder et meget højt professionelt niveau og deres arbejde er tæt forbundet med den daglige praksis i deres hjemhavne, hvor det er kendt, at sejlforholdene kan skifte hurtigt på grund af strøm, tidevand, vejrforhold og trafiksituationen. Besparelsen er ikke særlig stor, og omkostningerne kan retfærdiggøres, i betragtning af at der er tale om nødvendige sikkerhedsforanstaltninger. EØSU opfordrer Kommissionen til at genbehandle forslaget og til sammen med lodsernes organisationer at undersøge, hvordan man kan forbedre servicen uden at give køb på sikkerheden.

6.4. **Rationalisering af godsstrømme og arealer i havneområder.** EØSU finder, at dette er en foranstaltning, der skaber konkurrence mellem de forskellige søfarts- og havnemyndigheder.

Havnemyndighederne bør alvorligt betænke, at de små og mellemstore skibe ikke må stilles ringere. En bedre service tiltrækker mere trafik, og udvalget finder det derfor indlysende, at enhver havnemyndighed lægger en plan for, hvilke investeringer der er nødvendige for at gøre sin egen havn mere effektiv. Det er dog et godt råd!

6.5. Endelig mener EØSU, at Kommissionens forslag skal gennemføres hurtigere, og tilskynder til, at de tjenester, der får til opgave at gennemføre programmet for nærsøfart, får tilført det nødvendige personale – et personale, som i dag uforståeligt nok er alt for lille i betragtning af områdets vigtighed.

Bruxelles, den 4. november 2009

Mario SEPI

Formand

for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg
