

RO

RO

RO



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 21.1.2009
COM(2009) 10 final

**COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU,
COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL
REGIUNILOR**

**Comunicare și plan de acțiune în vederea instituirii unui spațiu european de transport
maritim fără bariere**

{COM(2009) 11 final}

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU, COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL REGIUNILOR

Comunicare și plan de acțiune în vederea instituirii unui spațiu european de transport maritim fără bariere

(Text cu relevanță pentru SEE)

1. INTRODUCERE

Transportul maritim este supus unor proceduri administrative complexe chiar și atunci când navele navighează doar între porturi ale UE (transport maritim intracomunitar), iar încărcătura constă doar din mărfuri aflate în liberă circulație („mărfuri comunitare”). Drept consecință, transportul maritim intracomunitar de mărfuri se confruntă cu un cost al conformității administrative care îl face să devină o opțiune mai puțin atractivă pentru transportul de bunuri în cadrul pieței interne.

Aceste proceduri presupun un set amplu de acte legislative preponderent comunitare, alcătuit din norme vamale și de transport, din reglementări privind protecția animalelor și plantelor, precum și din formalități pentru navele care intră sau ies din porturi, care au fost identificate de către majoritatea părților interesate drept un obstacol major în calea transportului maritim intracomunitar.

Deoarece transportul terestru nu este afectat de proceduri administrative similare, părțile interesate au făcut apel la acțiune imediată și în sectorul maritim.

Consiliul a subliniat în special necesitatea de a încuraja utilizarea transportului maritim pe distanțe scurte (*Short Sea Shipping* - SSS) în concluziile privind promovarea SSS din 11 decembrie 2006 și, în acest scop, de a simplifica procedurile administrative. Cererea a fost reluată în concluziile Consiliului cu privire la strategia de la Lisabona din 12 februarie 2007. La sfârșitul anului 2006, Comitetul Economic și Social European și-a reiterat apelul de a renunța la controalele la frontierele interne în cazul transportului maritim.

În revizuirea intermediară a Cărții albe privind politica în domeniul transporturilor¹, Comisia a anunțat crearea unui spațiu european de transport maritim fără bariere. Necesitatea de a elimina dezavantajele traficului maritim intracomunitar în comparație cu alte modalități de transport a fost reliefată și în Comunicarea „Cartea albastră” privind o politică maritimă integrată². Acest concept este pe deplin compatibil cu strategia Comisiei pentru simplificare legislativă în Uniunea Europeană.

¹ Comunicarea Comisiei: *Keep Europe moving — Sustainable mobility for our continent — Mid-term review of the European Commission's 2001 Transport White paper* (Pentru o Europă în mișcare - Mobilitate durabilă pentru continentul nostru - Evaluare intermediară a Cărții albe privind transportul a Comisiei Europene din 2001), COM(2006) 314.

² Comunicarea: O politică maritimă integrată pentru Uniunea Europeană – COM(2007) 575, 10.10.2007.

Comisia a adoptat, de asemenea, o Comunicare privind o politică portuară europeană³, care pune în dezbatere alte blocaje decât cele de ordin administrativ.

2. Obiectivul spațiului european de transport maritim fără bariere Spațiul european de transport maritim fără bariere este un concept care extinde piața internă la transportul maritim intracomunitar prin eliminarea sau simplificarea procedurilor administrative din transportul maritim intracomunitar, scopul fiind acela de a-l face mai atractiv, mai eficient și mai competitiv și de a spori eforturile de protecție a mediului.

În acest scop, Comisia a identificat o serie de măsuri, care sunt descrise în prezenta comunicare.

3. ROLUL TRANSPORTULUI MARITIM PE DISTANȚE SCURTE ÎN LANȚUL LOGISTIC DE TRANSPORT INTERMODAL DE MĂRFURI

3.1. Transportul maritim pe distanțe scurte contribuie la realizării unei mobilități sustenabile și sigure

Globalizarea și extinderea UE au generat o creștere majoră a volumului de transporturi în ultimele decenii ca urmare a congestionării transportului și a presiunii sporite asupra mediului și asupra siguranței. Previziunile indică faptul că cererea de transport va continua să crească, ceea ce înseamnă că toate formele de transport ar trebui să fie utilizate în mod optim, în special SSS, care este bine adaptat la geografia Europei și la zonele de coastă ale acesteia, lungi și propice acestui tip de transport.

Deși se pot face, fără îndoială, mai multe în acest sens, SSS poate fi considerat modalitatea de transport cea mai ecologică, generând costuri externe comparativ mai scăzute și având o eficiență energetică ridicată.

Transportul maritim este, de asemenea, o modalitate de transport comparativ mai sigură, necesitând costuri pentru infrastructură mult mai scăzute decât cele pentru transportul terestru.

Utilizarea SSS în mai mare măsură ar putea susține Comunitatea în realizarea obiectivelor sale post-Kyoto de reducere a emisiilor de CO₂.

3.2. Soluții tehnice pentru proceduri administrative mai simple

Cheia acestei simplificări a fost instalarea obligatorie la bordul navelor a unui echipament de monitorizarea a traficului navelor.

În temeiul Directivei 2002/59/CE⁴, aproape toate categoriile de nave sunt obligate să fie dotate cu un sistem de identificare automată (AIS). Serviciile de dirijare a traficului naval/Sistemele de informare și gestionare a traficului naval

³ Comunicarea Comisiei - Comunicare privind o politică portuară europeană; COM(2007)616 final din 18 octombrie 2007

⁴ Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime și de abrogare a Directivei 93/75/CEE a Consiliului (JO L 208, 5.8.2002, p. 10).

(VTS/VTMIS), care utilizează informații provenind din AIS, radare de coastă și radiocomunicații, sunt implementate pentru monitorizarea traficului în anumite locații.

În 2006, UE a adoptat modificările la Convenția SOLAS a OMI pentru introducerea obligativității instalării sistemului de identificare și urmărire a navelor la mare distanță (*Long-Range Identification and Tracking of Ships – LRIT*) la bordul navelor de cel puțin 300 TB, începând din ianuarie 2009.

Aceste sisteme vor crea o bază mai solidă pentru introducerea unui mediu „e-Maritime” pentru mărfuri și pentru navigație, care, la rândul său, va spori competitivitatea sectorului și va oferi soluții alternative la controalele administrative și la verificările documentelor care se efectuează în prezent. În acest context, implementarea unui sistem integrat de supraveghere maritimă pentru monitorizarea mișcărilor navelor va continua să amelioreze monitorizarea traficului naval.

4. EVALUAREA UNOR EVENTUALE MĂSURI DE AMELIORARE A PIETEI INTERNE PENTRU TRANSPORTUL MARITIM PE DISTANȚE SCURTE

4.1. Consultarea părților interesate

Părțile interesate au oferit comentarii cu privire la spațiul european de transport maritim fără frontiere cu prilejul consultării referitoare la politica maritimă integrată lansată în iunie 2006. O consultare publică online specifică a fost lansată în octombrie 2007, sub titlul „Consultare privind un spațiu european de transport maritim fără bariere pentru consolidarea pieței interne a transportului maritim intraeuropean”.

Conceptul a fost prezentat punctelor focale naționale pentru SSS în decembrie 2007, Directorilor din domeniul transporturilor maritime în aprilie 2008, precum și în cadrul seminarelor organizate în martie 2007 și aprilie 2008, fiind aduse numai comentarii pozitive.

În martie 2007 și în aprilie 2008 au fost organizate la Bruxelles și Anvers ateliere cu părțile interesate, iar în octombrie 2007 s-a instituit un grup de referință al părților interesate, alcătuit din experți din domeniu și din administrație pentru a face sugestii și pentru a monitoriza studiul de evaluare a impactului.

Din consultarea părților interesate au reieșit o serie de aspecte, care sunt prezentate mai jos.

4.2. Principalele sarcini administrative subliniate cu ocazia consultărilor

Părțile interesate au considerat procedurile administrative pentru transportul maritim ca fiind prea adesea inutil de complexe, redundante și nearmonizate între state membre sau porturi. Operațiunile pentru vasele care intră și ies în/din porturi sunt încetinite, generând costuri mai ridicate, iar operațiunile de încărcare și descărcare înregistrează adesea întâzieri.

Într-adevăr, porturile maritime din Comunitate fac parte din frontiera externă a UE, iar o navă care face escală în aceste porturi se confruntă cu o serie de proceduri

administrative la sosire și la plecare, care cuprinde un set amplu de acte legislative comunitare și internaționale, de la norme vamale și fiscale până la norme privind controlul la frontieră și reglementări privind comerțul, statisticile, mediul și deșeurile, aspecte fitosanitare și veterinare, transportul, securitatea și siguranța (a se vedea lista din anexa A la raportul privind evaluarea impactului). Aceste reglementări nu sunt întotdeauna coordonate în mod corespunzător, conducând uneori la întârzieri, suprapuneri și costuri administrative excedentare.

Autoritățile portuare sau vamale pot să nu permită începerea operațiunilor de încărcare-descărcare până când nu au fost completate formalitățile de raportare pentru navă. În anumite porturi, programul de lucru al birourilor vamale poate provoca întârzieri în prelucrarea informațiilor.

Părțile interesate au raportat existența unor probleme legate de practici divergente, în funcție de modul de organizare al operatorului în portul de încărcare. De exemplu, în unele state membre anumite documente vamale trebuie să fie prezentate în original la biroul vamal, care ar putea fi situat departe de chei, iar programul de lucru sau amplasarea birourilor vamale pot pune probleme de ordin logistic. În unele porturi, descărcarea unei nave nu poate începe decât după ce au fost finalizate toate formalitățile legate de documentație, ceea ce poate dura chiar și o jumătate de zi.

În afară de aceste probleme, există și alte blocaje administrative pe care încearcă să le abordeze Comunicarea:

- Transportul pe mare al mărfurilor periculoase este restricționat, costisitor și complicat din cauza suprapunerilor dintre diferite dispoziții legislative tehnice și, adesea, transportul maritim nu este o opțiune fiabilă, mărfurile fiind transportate pe cale terestră.
- Dificultățile legate de limbă constituie un alt blocaj major, deoarece unele autorități din porturi refuză manifeste și certificate ale navelor care sunt redactate în alte limbi decât a lor.
- Serviciile de pilotaj pot fi o problemă gravă. Navele în SSS fac escală cu regularitate în aceleași porturi, comandanții fiind familiarizați cu caracteristicile fizice ale acestora. Cu toate acestea, în multe cazuri asistarea pilotului este obligatorie. Deși anumite țări oferă un certificat de exceptare de la pilotaj (*Pilotage Exemption Certificate* - PEC), există adesea cerințe la nivel național care fac dificilă obținerea unui PEC.
- Manifestele electronice nu sunt general acceptate de toate porturile din UE. Doar 55% din porturi utilizează sisteme electronice de tratare a informațiilor privind situația navelor și a mărfurilor, faxul și telefonul fiind încă utilizate în mod curent.
- Doar câteva state membre au o abordare națională a conceptului de ghișeu unic. Legătura dintre SafeSeaNet și rețelele portuare este foarte limitată, iar schimbul de date se produce doar la solicitarea autorităților naționale. Schimbul de mesaje electronice dintre porturi este practic inexistent.

S-au estimat costurile generate de aceste proceduri administrative (a se vedea raportul privind evaluarea impactului).

5. PLAN DE ACȚIUNE

În vederea extinderii pieței interne la transportul maritim și a creării unui spațiu european de transport maritim fără bariere, Comisia înaintează un set de acțiuni, care cuprinde măsuri legislative, măsuri care necesită o pregătire suplimentară, acestea urmând să fie propuse într-un stadiu ulterior, și recomandări pentru statele membre. Evaluarea impactului măsurilor s-a realizat, iar raportul aferent poate fi consultat pe site-ul web al Comisiei Europene.

5.1. Măsuri pe termen scurt la nivelul UE

5.1.1. *Simplificarea formalităților vamale pentru navele care circulă doar între porturi ale UE*

Scopul unui spațiu european de transport maritim fără frontiere este eficientizarea transportului maritim prin desființarea formalităților administrative pentru mărfurile aflate în liberă circulație (mărfuri comunitare): la sosirea într-un port al UE, navele dintr-un alt port al UE transportând mărfuri comunitare nu ar trebui să fie obligate să facă dovada statutului comunitar. Acesta va fi un important pas înainte pentru finalizarea pieței interne.

La începutul anului 2009, Comisia va propune modificarea regulamentului de stabilire a unor dispoziții de aplicare a Codului Vamal Comunitar⁵ pentru a introduce prezumția că mărfurile transportate între porturile comunitare au statut vamal de mărfuri comunitare, prin urmare nu va fi necesară prezentarea niciunei dovezi a statutului comunitar.

Prezumția se va aplica mărfurilor care au fost transportate între porturi aflate pe teritoriul vamal comunitar, la bordul unei nave care nu vine, nu se îndreaptă și nu face escală în niciun alt port din afara acestui teritoriu sau într-o zonă liberă de control de tip I (după cum se stipulează în dispozițiile de aplicare a Codului Vamal Comunitar), cu condiția ca acestea să fie transportate sub acoperirea unui document de transport unic, întocmit într-un stat membru. Mărfurile necomunitare transportate la bordul acestor nave vor fi acoperite de o procedură de tranzit.

Prin urmare, prezumția actuală care se limitează la navele care navighează între porturi de pe teritoriul vamal al Comunității și care dețin o autorizație vamală prealabilă - „servicii regulate de transport maritim autorizate” - poate fi abrogată.

Comisia va propune ca noile norme să intre în vigoare în 2010. Comisia consideră că modificarea regulamentului de stabilire a unor dispoziții de aplicare a Codului Vamal Comunitar constituie un mod rapid de a realiza unul dintre obiectivele principale ale spațiului european de transport maritim fără bariere, și anume reducerea semnificativă a sarcinii administrative impuse transportului maritim intracomunitar, fără a provoca efecte adverse asupra altor categorii de transport maritim de mărfuri din țări terțe. Aceasta va contribui la sporirea beneficiilor așteptate ca urmare a modernizării Codului Vamal și a informatizării procedurilor vamale („e-Customs”) în ceea ce privește reducerea sarcinii administrative pentru transport.

⁵ Regulamentul (CEE) nr. 2454/93 de stabilire a unor dispoziții de aplicare a Regulamentului (CEE) nr. 2913/92 al Consiliului de instituire a Codului Vamal Comunitar (JO L 302, 19.10.1992, p. 1).

5.1.2. *Orientări pentru accelerarea verificărilor documentelor legate de produsele animale și vegetale transportate între porturi ale UE*

Produsele animale și animalele vii de origine comunitară fac obiectul unor controale ale documentelor atunci când sunt descărcate în porturi cu post de control de frontieră și în cazul în care sunt transportate de un serviciu maritim care nu este o linie regulată și directă între două porturi comunitare. Această măsură tratează riscul ca unele mărfuri originare dintr-o țară terță să fie prezentate accidental sau fraudulos drept mărfuri de origine comunitară, expunând Comunitatea la riscuri semnificative pentru sănătatea publică și animală.

Prin orientări specifice, Comisia va încuraja vămuirea mai eficientă și mai rapidă a produselor animale și vegetale în cadrul transportului maritim intracomunitar, după cum se prevede în Directiva 89/662/CEE a Consiliului⁶ privind controlul veterinar, Directiva 90/425/CEE a Consiliului⁷ privind controalele veterinare și zootehnice și Directiva 2000/29/CE a Consiliului⁸ privind măsurile de protecție pentru plante sau produse vegetale. Ar putea apărea oportunități pentru sinergii la nivelul controalelor, în special al controalelor documentelor care sunt necesare înainte de vămuirea acestor mărfuri în porturile comunitare. Numeroase părți interesate au identificat suprapuneri ale acestor controale, care conduc la întârzieri și costuri mai ridicate la vămuire. Tot astfel, există indicii conform cărora cele mai bune practici din unele porturi oferă oportunități pentru controale mai eficiente, fără a compromite siguranța. Cele mai bune practici vor fi introduse în orientările privind procedura pentru produsele animale și vegetale transportate pe mare. Orientările vor clarifica, printre altele, procedurile care se aplică produselor animale și animalelor vii de origine comunitară în cazul în care nava sosește într-un port cu post de control de frontieră și procedurile pentru produsele animale și animalele vii de origine necomunitară. Acestea vor acoperi și mărfurile transportate conform procedurii de tranzit, mărfurile transbordate sau mărfurile care sunt importate direct. Ele vor promova o abordare comună, clarificând conceptul de servicii regulate, și vor încuraja utilizarea transmisiilor electronice de date, precum și o coordonare mai eficientă cu vama.

Comisia va iniția imediat discuții cu statele membre în vederea obținerii unui acord privind aceste orientări în 2009. Dacă este necesar, modificările ar putea, de asemenea, să fie luate în considerare în cursul examinării actuale a procedurilor de import comunitare pentru produsele animale și animalele vii.

5.1.3. *Raționalizarea documentelor solicitate în temeiul diferitelor dispoziții legislative*

O altă măsură de simplificare a procedurilor administrative va fi clarificarea utilizării formularelor armonizate FAL ale OMI printr-o propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de înlocuire a Directivei 2002/6/CE privind formalitățile de raportare pentru navele care sosesc în porturi și/sau pleacă din

⁶ Directiva 89/662/CEE a Consiliului din 11 decembrie 1989 privind controlul veterinar în cadrul schimburilor intracomunitare în vederea realizării pieței interne (JO L 395, 30.12.1989, p. 13).

⁷ Directiva Consiliului din 26 iunie 1990 privind controalele veterinare și zootehnice aplicabile în schimburile intracomunitare cu anumite animale vii și produse în vederea realizării pieței interne (JO L 224, 18.8.1990, p. 29).

⁸ Directiva 2000/29/CE a Consiliului din 8 mai 2000 privind măsurile de protecție împotriva introducerii în Comunitate a unor organisme dăunătoare plantelor sau produselor vegetale și împotriva răspândirii lor în Comunitate (JO L 169, 10.7.2000, p. 1)

porturi⁹. Propunerea va impune utilizarea sistemelor de transmitere electronică a datelor pentru schimbul de date, iar documentele pe hârtie vor fi abandonate cel târziu în 2013. Aceasta va pregăti calea pentru introducerea ghișeului unic, prin care toate procedurile administrative vor fi procesate în mod coordonat în rândul diferitelor entități, utilizându-se transmisii electronice de date.

În plus, suprapunerile cu Directivele 95/21/CE¹⁰, 2000/59/CE¹¹, 2002/59/CE și cu Regulamentul (CE) nr. 725/2004¹² vor fi eliminate, deși se vor păstra aceleași informații în formularul standard. Avantajul acestei măsuri va fi accelerarea procedurilor administrative și instituirea unei rețele în care operatorii și agenții de transport responsabili cu prelucrarea documentelor pentru formalități le vor executa doar o singură dată.

5.2. Măsuri pe termen mediu la nivelul UE

În plus față de măsurile pe termen scurt de mai sus, în 2009 Comisia va lucra în colaborare cu părțile interesate pentru a facilita măsurile descrise mai jos în vederea prezentării soluțiilor în 2010.

5.2.1. Simplificarea formalităților administrative pentru navele care navighează între porturi ale UE, dar care fac o escală într-o țară terță sau într-o zonă liberă

Pe termen mediu, Comisia a prevăzut deja o facilitare pentru transportul maritim pe distanțe scurte și pentru „autostrăzile mării”, pentru navele care fac escală într-un port situat într-o țară terță sau într-o zonă liberă prin dezvoltarea mijloacelor electronice de identificare a mărfurilor comunitare aflate la bordul acestor nave în conformitate cu Codul Vamal modernizat și prin implementarea unui ghișeu unic. Astfel, Comisia va reduce mai mult costul pentru operatorii care aduc mărfuri comunitare în Comunitate.

5.2.2. Ameliorarea transmisiilor electronice de date

În planul de acțiune anexat la Cartea albă din 2006 privind politica în domeniul transporturilor, Comisia a anunțat că va propune măsuri pentru implantarea unor sisteme „e-maritime”. Într-adevăr, pe lângă Directiva 2002/59/CE, care prevede un temei juridic pentru armonizarea VTMISS și partajarea datelor între statele membre, mai multe sisteme informatice portuare comunitare sunt în prezent instalate sau pe cale să fie implementate în Uniunea Europeană. Fiecare îndeplinește un obiectiv diferit.

⁹ Directiva 2002/6/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 februarie 2002 privind formalitățile de raportare pentru navele care sosesc în porturile statelor membre ale Comunității și/sau pleacă din porturile statelor membre ale Comunității (JO L 67, 9.3.2002, p. 31).

¹⁰ Directiva 95/21/CE a Consiliului din 19 iunie 1995 privind punerea în aplicare, în ceea ce privește navele care fac escală în porturile comunitare sau în apele care intră sub jurisdicția statelor membre, a standardelor internaționale privind siguranța maritimă, prevenirea poluării și condițiile de viață și de muncă de la bordul navelor (controlul statului de port) (JO L 157, 7.7.1995, p. 1).

¹¹ Directiva 2000/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 noiembrie 2000 privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură (JO L 332, 28.12.2000, p. 81).

¹² Regulamentul (CE) nr. 725/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 31 martie 2004 privind consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare (JO L 129, 29.4.2004, p. 6).

Există, de asemenea, mai multe rețele de partajare a informațiilor privind traficul naval între statele membre. Prin urmare, este necesar să se realizeze integrarea la nivelul UE a acestor sisteme, inclusiv a rețelei SafeSeaNet. Integrarea sistemelor de supraveghere maritimă va îmbunătăți în mare măsură monitorizarea navelor și a traficului.

Aceasta va simplifica procedurile administrative pentru vasele care intră sau ies din porturi, precum și procedurile vamale. Într-adevăr, autoritățile vamale ar trebui să utilizeze sistemele „e-maritime”, care ar trebui să fie pe deplin compatibile cu sistemele „e-Customs” introduse prin Decizia nr. 70/2008/CE¹³.

Dezvoltarea unui flux continuu de documente de transport, care constituie obiectivul proiectului „e-Freight” al Comisiei, va stimula în cele din urmă capacitatea transportului maritim pe distanțe scurte de a fi mai competitiv în sistemul „door-to-door”.

5.2.3. *Ghișeu unic administrativ*

Comisia pregătește măsuri pentru crearea de „ghișee unice naționale”. Un ghișeu unic este un sistem care permite comercianților să depună informații la un singur organism în vederea îndeplinirii tuturor cerințelor regulamentare referitoare la import sau export.

În prezent, navele trebuie să interacționeze cu mai multe părți responsabile din porturi pentru a îndeplini toate procedurile administrative. Acest lucru are un efect considerabil asupra costurilor, a vitezei manipulării mărfurilor și a viabilității globale a sistemului. Instituirea unui birou unic, unde vor fi tratate toate documentele, va fi extrem de benefică. Într-adevăr, formalitățile administrative vor fi prelucrate electronic sau prin coordonarea între entități.

Un prim pas a fost realizat prin Decizia nr. 70/2008/CE, prin care se introducea un ghișeu unic pentru formalitățile legate de mărfuri. Măsurile de implementare și măsurile care vizează să asigure că toate informațiile necesare pentru autoritățile portuare se depun o singură dată se vor elabora în colaborare cu diferite părți interesate.

Această măsură va fi cuplată cu cea legată de transmisiile electronice de date, conform căreia schimburile de informații între nave și autorități se vor face, pe cât posibil, în format electronic.

5.2.4. *Simplificarea normelor privind transportul de mărfuri periculoase pe mare*

Regulamentele privind mărfurile periculoase sunt mai puțin favorabile transportului maritim decât transportului rutier. Codul IMDG¹⁴ și Directiva 2002/59/CE conțin dispoziții specifice pentru transportul de mărfuri periculoase, instituind o procedură specială, care presupune notificări și declarații anticipate și care este mai strictă decât pentru transportul rutier.

¹³ Decizia nr. 70/2008/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 ianuarie 2008 privind crearea unui mediu informatizat pentru vamă și comerț.

¹⁴ Codul maritim internațional al mărfurilor periculoase (IMDG) adoptat în 1960 de către Organizația Maritimă Internațională.

Una dintre soluții va fi simplificarea reglementărilor privind mărfurile periculoase pentru navele Ro-Ro care transportă camioane respectând Directiva 94/55/CE a Consiliului¹⁵ sau regulamentul ADR¹⁶.

După autorizare, nu va fi necesar să se respecte *ad literam* procedurile complexe prevăzute în Codul IMDG și de reglementările naționale. Autoritățile maritime ar trebui să recunoască certificatele ADR emise pentru camioane.

Normele generale privind transportul, arimajul și separarea mărfurilor periculoase ar continua să se aplice, în conformitate cu codul IMDG, însă ar trebui să se permită unele extinderi ale tipurilor și cantităților de mărfuri periculoase la bord, în concordanță cu Codul ADR.

Comisia are intenția de a consulta părțile interesate implicate în transportul de mărfuri periculoase, în cazul tuturor modurilor de transport, în vederea prezentării unei propuneri de norme simplificate armonizate sau a invitării statelor membre să adopte acorduri regionale similare memorandumului de înțelegere acceptat deja de țările riverane Mării Baltice. Simplificarea propusă nu va reduce nivelul de siguranță și securitate.

5.3. Recomandări către statele membre

5.3.1. Coordonarea inspecțiilor administrative în vederea scurtării perioadelor de imobilizare

O altă măsură este organizarea, după caz, a inspecțiilor unice cu scopuri multiple („one-shot”) prin care orice autorități care trebuie să urce la bordul unei nave aflate în port pentru inspecție (sănătate și siguranță, mediu, veterinar, fitosanitare etc.) vor face acest lucru în mod coordonat, în același timp. Astfel se vor reduce întârzierile și se vor scurta duratele de imobilizare ale navelor. Statele membre ar trebui să încurajeze administrațiile portuare să își planifice inspecțiile în comun pentru a reduce impactul economic negativ asupra SSS fără a diminua calitatea inspecțiilor.

5.3.2. Facilitarea comunicațiilor la nivel administrativ

Cerințele legate de limbă impuse pe plan național reprezintă adesea un blocaj în calea dezvoltării unei rețele SSS. Unele regiuni și-au depășit problemele de comunicare convenind să folosească o limbă învecinată comună sau engleza.

Statele membre sunt încurajate să evalueze fezabilitatea folosirii unei limbi convenite sau a limbii engleze ca a doua limbă pentru toate documentele și procedurile maritime administrative.

Dispozițiile din capitolul 5, regula 14, alineatul (4) din Convenția SOLAS (la care se face trimitere în Directiva 2001/25/CE privind nivelul minim de formare a navigatorilor) ar trebuie consolidate, deoarece statele membre sunt părți contractante la Convenția SOLAS. În practică, aceasta ar însemna ca o comunicare adecvată între

¹⁵ Directiva 94/55/CE a Consiliului din 21 noiembrie 1994 de apropiere a legislațiilor statelor membre privind transportul rutier de mărfuri periculoase (JO L 319, 12.12.1994).

¹⁶ Acordul european privind transportul rutier internațional de mărfuri periculoase (ADR) din 30 septembrie 1957.

personalul care își exercită activitatea în porturi (autorități vamale, autorități portuare, inspectori de sănătate etc.) și echipajele navelor să aibă loc într-o limbă comună.

5.3.3. *Eliberarea de certificate de exceptare de la pilotaj (PEC)*

Statele membre sunt invitate să creeze un cadru de reglementare care să faciliteze acordarea de excepții de la pilotaj.

Acest cadru de reglementare ar trebui să permită comandanților care nu vorbesc limba țării respective să obțină excepții de la pilotaj. Soluția va fi o simplificare a reglementărilor existente, facilitând modul în care toți operatorii care efectuează servicii de transport frecvente fac o cerere pentru PEC.

Condițiile necesare pentru obținerea unui PEC ar trebui să fie rezonabile și nu ar trebui să conțină elemente de protecționism. În cazul în care intervine o schimbare a caracteristicilor serviciului, comandatului nu ar trebui să i se solicite dovezi justificative pentru toate aspectele legate de calificare și examinare necesare pentru obținerea unui PEC.

Măsura ar determina costuri mai scăzute pentru operatorii SSS și perioade mai scurte de imobilizare a navelor în porturi. Acțiunea necesară pentru a pune în aplicare această recomandare va trebui să fie luată la nivel național și în mod coordonat de către autoritățile naționale.

5.3.4. *Raționalizarea fluxului și spațiului în porturi*

O altă măsură recomandată este separarea fizică în porturi a zonelor rezervate, pentru SSS, traficului de containere și traficului Ro-Ro. Avantajul acestei măsuri ar fi o gestionare mai rațională a traficului în port și perioade mai reduse de imobilizare a navelor în porturi.

Ar putea genera costuri de infrastructură mai ridicate, însă nu fără avantajele de rigoare. Această măsură poate soluționa în special problema priorității acordate navelor de adâncime și poate permite navelor pentru transportul pe distanțe scurte să ofere curse dus-întors optimizate și mai rapide.

6. ACȚIUNI ULTERIOARE

6.1. **Un mecanism pentru o mai bună coordonare generală a serviciilor administrative la toate nivelurile**

Coordonarea insuficientă la nivel operațional în porturi dintre diverse servicii administrative și operatori la nivelul portului (de exemplu, autoritatea portuară, operatorii din terminalele portului, biroul vamal, serviciile pentru sănătate, autoritățile responsabile cu controalele și inspecțiile fitosanitare și veterinare, agenți ai navei, comandanți de nave), precum și la nivel național și internațional a fost semnalată drept o sursă majoră de costuri nejustificate pentru transportul maritim, precum și o sursă de ineficiență.

Statele membre ar trebui să invite autoritățile locale să amelioreze coordonarea operațională, asigurându-se că secvența de pași administrativi nu creează întârzieri inutile.

Acest plan ar trebui să implice toate părțile interesate, să stabilească obiective de reducere a sarcinii administrative pentru SSS și să planifice formarea necesară pentru utilizarea unor instrumente de comunicare comune și avansate.

La nivel european, grupul punctelor focale ale SSS¹⁷ ar trebui să sublinieze legătura necesară dintre statele membre și porturi, să semnaleze problemele persistente și să sugereze soluții. Comisia ar trebui să acționeze în direcția creării unor fluxuri necesare de cooperare și informare între grupurile de experți ale Comisiei în diverse domenii specifice (transport, mediu, vamă, controale vamale, sănătate etc.).

6.2. Monitorizare și raportare

Acțiunile pe termen scurt ar trebui să fie puse în aplicare în 2010, iar acțiunile pe termen mediu, în 2013. Efectele măsurilor privind transferul modal ar trebui să poată fi cuantificate în anul ulterior implementării.

Comisia va monitoriza evoluția înregistrată în crearea spațiului european de transport maritim fără bariere și va urmări atent orice probleme ar apărea în faza de implementare, asigurând acțiuni de remediere, dacă este cazul.

Comisia se va strădui să includă în raportul său periodic privind transportul maritim pe distanțe scurte, programat pentru 2012, un raport privind acțiunea descrisă în prezenta comunicare, care să reia, de exemplu, rapoartele statelor membre cu privire la intrarea în vigoare a acțiunilor juridice și a altor acțiuni recomandate în prezenta comunicare.

¹⁷

Grupul punctelor focale pentru transportul maritim pe distanțe scurte și pentru „autostrăzile mării”. Acest grup a fost instituit de Comisia Europeană și cuprinde experți din partea statelor membre și a țărilor candidate, reprezentanți ai centrelor de promovare a transportului maritim pe distanțe scurte și ai Forumului Industriei Maritime.

7. CONCLUZIE

Creând un spațiu european de transport maritim fără bariere, Comisia încearcă să stimuleze eficiența globală a transportului maritim intracomunitar prin înlăturarea obstacolelor administrative majore din calea dezvoltării SSS. Acest mod de transport are un rol important de jucat în respectarea de către UE a angajamentelor sale privind mediul și în abordarea provocării energetice cu care se confruntă, oferind condiții mai bune de concurență cu transportul rutier. Conceptul face parte dintr-o strategie mai largă, care înglobează „autostrăzile mării” și noile servicii SSS prestate prin intermediul programului Marco Polo și al proiectelor TEN-T, taxe portuare mai transparente, crearea unor căi feroviare și de navigație interioară mai eficiente din punct de vedere al conexiunii cu hinterlandul portului și un impact mai redus al porturilor și al navelor asupra mediului. SSS poate contribui și la menținerea know-how-ului puternic al UE în domeniul transportului naval în general, permițându-i să își păstreze poziția de protagonist principal al globalizării economiei.