

SL

SL

SL



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 21.1.2009  
COM(2009) 10 konč.

**SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU, EVROPSKEMU  
EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ**

**Sporočilo in akcijski načrt za vzpostavitev evropskega prostora za pomorski prevoz brez  
meja**

{COM(2009) 11 konč.}

# SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU, EVROPSKEMU EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ

## Sporočilo in akcijski načrt za vzpostavitev evropskega prostora za pomorski prevoz brez meja

(Besedilo velja za EGP)

### 1. UVOD

Za pomorski prevoz veljajo zapleteni upravni postopki, tudi če plovila plovejo samo med pristanišči v EU (pomorski prevoz znotraj EU) in se prevaža samo blago v prostem prometu („blago Skupnosti“). Zato pri pomorskem prevozu blaga znotraj EU nastajajo stroški zaradi upravnega usklajevanja, zaradi česar je pomorski prevoz manj privlačna možnost prevoza blaga na notranjem trgu.

Ti postopki temeljijo na širokem nizu zakonodaje EU, zlasti pravilih glede carin in prevoza, predpisih na področju veterine in fitofarmacije ter formalnostih, ki jih morajo opraviti plovila, ko priplujejo v pristanišče ali izplujejo iz njega, večina zainteresiranih strani pa jih ima za največjo oviro pomorskemu prevozu znotraj EU.

Ker za kopenski prevoz ni podobnih upravnih postopkov, številne zainteresirane strani pozivajo k sprejetju ustreznih ukrepov tudi v pomorskem sektorju.

Svet je v svojih sklepih o spodbujanju pomorskega prevoza na kratkih razdaljah z dne 11. decembra 2006 poudaril potrebo po tem, da se spodbuja uporaba takega prevoza in da se v ta namen poenostavijo upravni postopki. Svojo zahtevo je ponovil v svojih sklepih glede lizbonske strategije z dne 12. februarja 2007. Konec leta 2006 je Evropski ekonomsko-socialni odbor ponovil svoj poziv, da se za pomorski prevoz odpravijo kontrole na notranjih mejah.

Komisija je v svojem vmesnem pregledu bele knjige o prometni politiki<sup>1</sup> napovedala vzpostavitev evropskega prostora za pomorski prevoz brez meja. Potreba po tem, da se odpravi slabši položaj pomorskega prevoza znotraj EU v primerjavi z drugimi načini prevoza, je poudarjen tudi v sporočilu o „Modri knjigi“ o celostni pomorski politiki<sup>2</sup>. Ta koncept je popolnoma skladen s strategijo Komisije za poenostavitev zakonodaje Evropske unije.

Komisija je sprejela tudi sporočilo o politiki evropskih pristanišč<sup>3</sup>, ki obravnava druge ovire od tistih, ki jih ustvarjajo upravni postopki.

2. Cilj vzpostavitve evropskega prostora za pomorski prevoz brez meja Evropski prostor za pomorski prevoz brez meja je koncept, ki notranji trg razširja na pomorski prevoz znotraj EU z odpravo ali poenostavitvijo zadevnih upravnih postopkov, da bi

---

<sup>1</sup> Sporočilo Komisije: „Naj Evropa ostane v gibanju – Trajnostna mobilnost za našo celino – Vmesni pregled Bele knjige Evropske komisije o prometu iz leta 2001“, COM(2006) 314.

<sup>2</sup> Sporočilo: Celostna pomorska politika za Evropsko unijo – COM(2007) 575, 10.10.2007.

<sup>3</sup> Sporočilo Komisije – Sporočilo o politiki evropskih pristanišč, COM(2007) 616 konč., 18.10.2007.

pomorski prevoz znotraj EU tako postal bolj privlačen, učinkovit in konkurenčen ter da bi se povečalo varstvo okolja.

V ta namen je Komisija določila vrsto ukrepov, ki so opisani v tem sporočilu.

### **3. VLOGA POMORSKEGA PREVOZA NA KRATKIH RAZDALJAH V LOGISTIČNI VERIGI KOMBINIRANEGA PREVOZA TOVORA**

#### **3.1. Pomorski prevoz na kratkih razdaljah prispeva k trajnostni in varni mobilnosti**

Obseg prevoza se je v zadnjih desetletjih zaradi globalizacije in širitve EU zelo povečal, zaradi česar nastajajo zastoji v prometu, povečuje pa se tudi pritisk na okolje in varnost. Glede na napovedi naj bi povpraševanje po prevozu še naraščalo, kar pomeni, da je treba v največji možni meri izkoristiti vse oblike prevoza, zlasti pomorskega prevoza na kratkih razdaljah, ki je dobro prilagojen geografskim značilnostim Evrope ter njeni dolgi in primerno oblikovani obali.

Čeprav bi se dalo nedvomno storiti še več, je mogoče pomorski prevoz na kratke proge šteti za najbolj okolju prijazen način prevoza z razmeroma majhnimi zunanjimi stroški in veliko energetske učinkovitostjo.

Ladijski prevoz je tudi razmeroma varen, infrastrukturni stroški pa so veliko manjši kot pri kopenskem prevozu.

Z večjo uporabo pomorskega prevoza na kratkih razdaljah bi lahko Skupnost lažje dosegla svoje kjotske cilje glede emisij CO<sub>2</sub>.

#### **3.2. Tehnične rešitve za enostavnejše upravne postopke**

Obvezna vgradnja opreme za spremljanje ladijskega prometa na ladje je bila ključnega pomena pri tej poenostavitvi.

V skladu z Direktivo 2002/59/ES<sup>4</sup> morajo skoraj vse kategorije ladij uporabljati sisteme samodejnega prepoznavanja. Za spremljanje prometa na določenih lokacijah se uporabljajo sistemi za nadzor plovbe ter informacijski in upravni sistemi za ladijski promet, ki uporabljajo podatke iz sistemov samodejnega prepoznavanja, obalnih radarjev in radijskih komunikacij.

EU je leta 2006 sprejela spremembe Konvencije SOLAS Mednarodne pomorske organizacije (IMO), na podlagi katere je januarja 2009 postal sistem dolgega dometa za prepoznavanje in sledenje ladjam obvezen za ladje z bruto tonažo 300 ton in več.

Ti sistemi bodo zagotovili trdnejšo podlago za uvedbo e-pomorskega okolja za blago in navigacijo, ki bo omogočilo večjo konkurenčnost sektorja in zagotovilo alternativne rešitve sedanjim administrativnim kontrolam in kontrolam dokumentov. V tem kontekstu se bo z uvedbo celostnega sistema za nadzor pomorskega prometa, s

---

<sup>4</sup> Direktiva 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2002 o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet ter o razveljavitvi Direktive Sveta 93/75/EGS (UL L 208, 5.8.2002, str. 10).

katerim bo mogoče spremljati gibanje ladij na morju, spremljanje prometa plovil še izboljšalo.

#### **4. OCENA MOŽNIH UKREPOV ZA IZBOLJŠANJE NOTRANJEGA TRGA ZA POMORSKI PREVOZ NA KRATKIH RAZDALJAH**

##### **4.1. Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi**

Zainteresirane strani so podale svoja mnenja o evropskem prostoru za pomorski prevoz brez meja v okviru posvetovanj o celostni pomorski politiki, ki so se pričela junija 2006. Oktobra 2007 se je pričelo posebno javno posvetovanje na internetu „Posvetovanje o evropskem pomorskem prevozu brez meja za okrepitev notranjega trga za pomorski prevoz v Evropi“.

Koncept je bil decembra 2007 predstavljen nacionalnim osrednjim točkam za pomorski prevoz na kratkih razdaljah, aprila 2008 direktorjem na področju pomorskega prevoza, marca 2007 in aprila 2008 pa sta potekala seminarja na to temo. Odzivi na koncept so bili samo pozitivni.

Marca 2007 in aprila 2008 so bile v Bruslju in Antwerpnu organizirane posebne delavnice z zainteresiranimi stranmi, oktobra 2007 pa je bila ustanovljena referenčna skupina zainteresiranih strani, v kateri so strokovnjaki iz panoge in uprave, njena naloga pa je priprava predlogov in spremljanje ocene učinka.

Pri posvetovanjih z zainteresiranimi stranmi so se pokazala številna vprašanja, ki so opisana v nadaljevanju.

##### **4.2. Glavna upravna bremena, poudarjena med posvetovanji**

Zainteresiranim stranem so se zdeli upravni postopki v pomorskem prevozu pogosto preveč zapleteni, nepotrebni in neuskkljeni med državami članicami ali pristanišči. Postopki za plovila, ki priplujejo v pristanišče ali izplujejo iz njega so počasnejši, povzročajo višje stroške, pri natovarjanju in raztovarjanju pa nastajajo zamude.

Morska pristanišča v Skupnosti so del zunanjih meja EU, zato za ladjo, ki pripluje vanje, veljajo številni upravni postopki ob prihodu in odhodu na podlagi širokega niza zakonodaje EU in mednarodne zakonodaje, od pravil glede carin in davkov do pravil glede mejnih kontrol, trgovine, statistike, okolja in odpadkov, fitofarmacije, veterine in varovanja zdravja, prevoza ter določb glede varnosti in zaščite (glej seznam iz Priloge A poročila o oceni učinka). Te določbe niso vedno ustrezno usklajene, zaradi česar prihaja včasih do zamud, prekrivanja in pretiranih upravnih stroškov.

Pristaniški in carinski organi včasih ne dovolijo natovarjanja in raztovarjanja, dokler ladja ne izpolni vseh formalnosti glede poročanja. V nekaterih pristaniščih zaradi zapiralnih časov carinskih organov nastajajo zamude pri obdelavi podatkov.

Zainteresirane strani so poročale o problemih zaradi različnih praks, ki so odvisne od organizacije operaterja v pristanišču natovarjanja. V nekaterih državah članicah je treba na primer carinskemu uradu predložiti nekatere originalne carinske dokumente. Carinski uradi so lahko zelo oddaljeni od pomola, zaradi njihovega odpiralnega časa

ali lege pa lahko nastanejo logistični problemi. V nekaterih pristaniščih lahko pričnejo ladje raztovarjati šele potem, ko so zaključene vse upravne formalnosti, za kar je včasih potrebna polovica dneva.

Poleg teh vprašanj si Komisija prizadeva odpraviti tudi nekatere druge upravne ovire:

- Pomorski prevoz nevarnih snovi je zaradi prekrivanja tehnične zakonodaje omejen, drag in zapleten, tako da pogosto ne more konkurirati kopenskemu prevozu.
- Zelo velika ovira je tudi jezik, saj nekateri pristaniški organi zavračajo tovarne liste in potrdila, ki niso v njihovem jeziku.
- Tudi storitve pilotaže lahko predstavljajo problem. Plovila, ki opravljajo pomorski prevoz na kratkih razdaljah, imajo v nekaterih pristaniščih redne postanke, tako da njihovi poveljniki poznajo fizične značilnosti obale. Kljub temu je v nekaterih primerih pilotaža obvezna. Čeprav nekatere države izdajajo potrdila o izvzetju od obveznosti pilotaže, pogosto obstajajo nacionalni predpisi, zaradi katerih je potrdilo zelo težko pridobiti.
- Vsa pristanišča v EU ne sprejemajo elektronskih tovornih listov. Elektronske sisteme za obdelavo podatkov o ladjah in tovoru uporablja le 55 % pristanišč; še vedno je običajna uporaba telefona in telefaksa.
- Le v malo državah članicah je mogoče vse postopke urediti na enem okencu. SafeSeaNet in pristaniška omrežja so slabo povezana, do izmenjave podatkov pa pride, ko zanjo zaprosijo nacionalni organi. Med pristanišči skoraj ni izmenjave elektronskih sporočil.

Ocenjeni so bili stroški, ki nastanejo zaradi teh upravnih postopkov (glej poročilo o oceni učinka).

## **5. AKCIJSKI NAČRT**

Da bi notranji trg razširila na pomorski prevoz in ustvarila evropski prostor za pomorski prevoz brez meja, predlaga Komisija vrsto ukrepov, ki obsegajo zakonodajne ukrepe, ukrepe, za katere bo potrebno dodatno delo in bodo predlagani pozneje, ter priporočila državam članicam. Izvedena je bila ocena učinka ukrepov, poročilo o njej pa je na voljo na spletni strani Evropske komisije.

### **5.1. Kratkoročni ukrepi na ravni EU**

#### *5.1.1. Poenostavitev carinskih formalnosti za plovila, ki plujejo samo med pristanišči v EU*

Namen evropskega prostora za pomorski prevoz brez meja je povečati učinkovitost pomorskega prevoza z odpravo upravnih formalnosti za blago v prostem pretoku (blago Skupnosti); ob prihodu v pristanišče v EU ladjam iz drugega pristanišča v EU, ki prevažajo blago Skupnosti, ne bi bilo treba predložiti dokaza o skupnostnem statusu blaga. To bo pomemben dodaten korak za vzpostavitev notranjega trga.

V začetku leta 2009 bo Komisija predlagala spremembo uredbe o določbah za izvajanje carinskega zakonika Skupnosti<sup>5</sup>, s katero bo uvedla predpostavko, da ima blago, ki se prevaža med pristanišči Skupnosti, carinski status skupnostnega blaga, tako da zanj ne bi bil potreben pisni dokaz o tem.

Predpostavka se bo uporabljala za blago, ki se prevaža med pristanišči na carinskem območju Skupnosti na plovilih, ki ne prihajajo iz pristanišč zunaj tega ozemlja ali v prosti coni kontrole tipa I (kot je določena v določbah za izvajanje carinskega zakonika Skupnosti), niso namenjena v taka pristanišča in nimajo postanka v njih, pod pogojem, da se blago prevaža na podlagi enotne prevozne listine, izdane v državi članici. Za neskupnostno blago, ki se prevaža s takimi plovili, se uporablja tranzitni postopek.

Sedanja predpostavka, ki je omejena na plovila, ki plovejo med pristanišči na carinskem ozemlju Skupnosti in imajo predhodno carinsko pooblastilo („pooblašene redne službe za pomorski prevoz“), se lahko tako razveljavi.

Komisija bo predlagala, da začnejo nova pravila veljati leta 2010. Po mnenju Komisije je sprememba uredbe o določbah za izvajanje carinskega zakonika Skupnosti hiter način, da se uresniči eden glavnih ciljev evropskega prostora za pomorski prevoz brez meja, in sicer, da se občutno zmanjša upravno breme za pomorski prevoz znotraj Skupnosti brez negativnih posledic za druge kategorije pomorskega prevoza blaga iz tretjih držav. To bo še povečalo koristi, ki se pričakujejo od posodobljenega carinskega zakonika in e-carine v smislu zmanjšanja upravnega bremena za prevoz.

#### *5.1.2. Smernice za pospešitev pregleda dokumentov v zvezi s proizvodi živalskega in rastlinskega izvora, ki se prevažajo med pristanišči EU*

Za proizvode živalskega izvora in žive živali po poreklu iz Skupnosti so potrebni pregledi dokumentov, če se iztovarjajo v pristaniščih z mejno kontrolno točko in če zadevna pomorska storitev ne pomeni redne in neposredne linije med obema pristaniščema Skupnosti. Na ta način se poskuša preprečiti, da bi se blago iz tretjih držav po nesreči ali zaradi goljufije predstavljalo kot blago Skupnosti, s čimer bi bila Skupnost izpostavljena precejšnjim tveganjem za javno zdravje in zdravje živali.

Komisija bo s posebnimi smernicami spodbujala učinkovitejše in hitrejše carinjenje proizvodov živalskega in rastlinskega izvora v pomorskem prevozu znotraj Skupnosti, kot je opredeljeno v Direktivi Sveta 89/662/EGS<sup>6</sup> o veterinarskih pregledih, Direktivi Sveta 90/425/EGS<sup>7</sup> o veterinarskih in zootehničnih pregledih in Direktivi Sveta 2000/29/ES<sup>8</sup> o varstvenih ukrepih za rastline ali proizvode

---

<sup>5</sup> Uredba Komisije (EGS) št. 2454/93 o določbah za izvajanje Uredbe Sveta (EGS) št. 2913/92 o carinskem zakoniku Skupnosti (UL L 302, 19.10.1992, str. 1).

<sup>6</sup> Direktiva Sveta z dne 11. decembra 1989 o veterinarskih pregledih v trgovini znotraj Skupnosti glede na vzpostavitev notranjega trga (UL L 395, 30.12.1989, str. 13).

<sup>7</sup> Direktiva Sveta z dne 26. junija 1990 o veterinarskih in zootehničnih pregledih, ki se zaradi vzpostavitve notranjega trga izvajajo v trgovini znotraj Skupnosti z nekaterimi živimi živalmi in proizvodi (OJ L 224, 18.8.1990, str. 29).

<sup>8</sup> Direktiva Sveta 2000/29/ES z dne 8. maja 2000 o varstvenih ukrepih proti vnosu organizmov, škodljivih za rastline ali rastlinske proizvode, v Skupnost in proti njihovemu širjenju v Skupnosti (UL L 169, 10.7.2000, str. 1).

rastlinskega izvora. Možne so sinergije pri kontrolah, zlasti pregledih dokumentov, ki se zahtevajo, preden se dovoli carinjenje takega blaga v pristaniščih Skupnosti. Mnoge zainteresirane strani so ugotovile prekrivanja pri teh pregledih, zaradi česar nastajajo zamude in večji stroški carinjenja. Hkrati se zdi, da najboljše prakse v nekaterih pristaniščih ponujajo možnosti za učinkovitejše kontrole, ne da bi bila ogrožena varnost. Te najboljše prakse bodo zajete v smernicah o postopkih za proizvode živalskega in rastlinskega izvora, ki se prevažajo po morju. S temi smernicami bodo med drugim pojasnjeni postopki za obravnavo proizvodov živalskega izvora in živih živali po poreklu iz Skupnosti, če plovilo pripluje v pristanišče z mejno kontrolno točko, ter postopki za obravnavo proizvodov živalskega izvora in živih živali, ki po poreklu niso iz Skupnosti. Prav tako bodo veljale za blago v tranzitnem postopku, blago, ki se pretovarja, ali blago, ki se neposredno uvozi. Spodbujale bodo skupen pristop, pojasnile koncept rednih storitev ter spodbujale uporabo elektronskega prenosa podatkov in učinkovitejšega usklajevanja s strankami.

Komisija bo takoj pričela pogajanja z državami članicami, da bi v letu 2009 dosegla soglasje o teh smernicah. Po potrebi so možne tudi spremembe sedanjega pregleda uvoznih postopkov Skupnosti za proizvode živalskega izvora in žive živali.

### 5.1.3. *Racionalizacija dokumentov, ki se zahtevajo na podlagi različnih zakonodaj*

Nadaljnji ukrep za poenostavitev upravnih postopkov bo pojasnitev uporabe usklajenih obrazcev IMO/FAL prek predloga Evropskemu parlamentu in Svetu za direktivo, ki bi nadomestila Direktivo 2002/6/ES o formalnostih poročanja za ladje, ki priplujejo v pristanišča in/ali izplujejo iz njih<sup>9</sup>. Predlog predvideva obvezno uporabo sistemov za elektronski prenos podatkov, dokumenti na papirju pa bodo odpravljeni najpozneje leta 2013. Tako bo pripravljena pot za to, da bo mogoče vse postopke urediti na enem okencu in da se bodo vsi upravni postopki med različnimi subjekti izvajali na usklajen način z elektronskim prenosom podatkov.

Poleg tega bodo odpravljena prekrivanja z direktivami 95/21/ES<sup>10</sup>, 2000/59/ES<sup>11</sup>, 2002/59/ES in Uredbo (ES) št. 725/2004<sup>12</sup>, na standardnem obrazcu pa bo treba navesti iste podatke. S tem se bodo upravni postopki pospešili zaradi vzpostavitve ovira, v katerem bodo prevozniki in odgovorni za obdelavo dokumentov potrebne postopke opravili samo enkrat.

---

<sup>9</sup> Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2002/6/ES o formalnostih poročanja za ladje, ki priplujejo v pristanišča držav članic Skupnosti in/ali izplujejo iz njih (UL L 67, 9.3.2002, str. 31).

<sup>10</sup> Direktiva Sveta 95/21/ES z dne 19. junija 1995 o uveljavitvi mednarodnih standardov za varnost ladij, preprečevanje onesnaževanja ter pogoje za življenje in delo na ladjah, ki uporabljajo pristanišča Skupnosti in plujejo v vodah v pristojnosti držav članic (pomorska inšpekcija) (UL L 157, 7.7.1995, str. 1).

<sup>11</sup> Direktiva 2000/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. novembra 2000 o pristaniških zmogljivostih za sprejem ladijskih odpadkov in ostankov tovora (UL L 332, 28.12.2000, str. 81).

<sup>12</sup> Uredba (ES) št. 725/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o povečanju zaščite na ladjah in v pristaniščih (UL L 129, 29.4.2004, str. 6).



## 5.2. Srednjeročni ukrepi na ravni EU

Poleg zgornjih kratkoročnih ukrepov bo Komisija leta 2009 v sodelovanju z zainteresiranimi stranmi pričela pripravljati spodnje ukrepe, da bi leta 2010 predstavila rešitve.

### 5.2.1. *Poenostavitev upravnih formalnosti za plovila, ki plujejo med pristanišči EU, vendar imajo postanek v tretji državi ali v prosti coni*

Srednjeročno Komisija že predvideva poenostavitev pomorskega prevoza na kratkih razdaljah in pomorskih avtocest za plovila, ki imajo postanek v pristanišču v tretji državi ali prosti coni z razvojem elektronskih sredstev za identifikacijo blaga Skupnosti, ki se prevaža na krovu teh plovil na podlagi posodobljenega carinskega zakonika in izvajanja načela, da se vsi postopki uredijo na enem okencu. Tako bo Komisija še bolj zmanjšala stroške za prevoznike, ki prevažajo blago Skupnosti v Skupnost.

### 5.2.2. *Boljši elektronski prenos podatkov*

Komisija je v akcijskem načrtu, priloženem njeni beli knjigi iz leta 2006 o prometni politiki napovedala, da bo predlagala ukrepe za razvoj sistemov za e-pomorstvo. Poleg Direktive 2002/59/ES, ki zagotavlja pravno podlago za uskladitev informacijskih in upravnih sistemov za ladijski promet ter izmenjavo podatkov med državami članicami, v Evropski uniji trenutno obstaja več pristaniških informacijskih sistemov ali pa se bodo kmalu začeli uporabljati. Vsak od njih ima drugačen namen.

Obstaja tudi več omrežij za izmenjavo podatkov o plovilih med državami članicami. Zato je treba te sisteme, vključno z omrežjem SafeSeaNet, integrirati na ravni EU. Z integracijo sistemov za nadzor pomorskega prometa se bo spremljanje plovil in sledenje prometa zelo izboljšalo.

S tem se bodo poenostavili upravni postopki za ladje, ki vstopajo v pristanišča ali jih zapuščajo, pa tudi carinski postopki. Carinski organi bi morali uporabljati sisteme za e-pomorstvo in ta sistem bi moral biti popolnoma združljiv s sistemom e-carin, ki ga uvaja Odločba št. 70/2008/ES<sup>13</sup>.

Z neprekinjenim pretokom prevoznih dokumentov, ki je cilj projekta Komisije glede e-tovora, bo pomorski prevoz na kratkih razdaljah postal bolj konkurenčen pri prevozu od vrat do vrat.

### 5.2.3. *Urejanje postopkov na enem okencu*

Komisija pripravlja ukrepe za nacionalne sisteme „vse na enem okencu“. Gre za sistem, ki trgovcem omogoča, da predložijo podatke enemu samemu organu in s tem izpolnijo vse zakonsko predpisane zahteve glede uvoza in izvoza.

Trenutno morajo plovila stopiti v stik z več subjekti v pristaniščih, da lahko opravijo vse upravne postopke. To v veliki meri vpliva na stroške, hitrost obravnave blaga in splošno zanesljivost sistema. Če bi se dalo vse te postopke opraviti na enem mestu,

---

<sup>13</sup> Odločba št. 70/2008/ES Evropskega parlamenta in Sveta o brezpapirnem okolju za carino in trgovino.

bi imelo to zelo ugodne učinke. Upravne formalnosti bodo opravljene elektronsko ali z usklajevanjem med subjekti.

Prvi korak je bil storjen z Odločbo št. 70/2008/ES, ki uvaja eno okence za formalnosti, povezane z blagom. Izvedbeni ukrepi in ukrepi, katerih namen je zagotoviti, da se vse informacije, ki jih potrebujejo pristaniški organi, predložijo samo enkrat, bodo pripravljene v sodelovanju z različnimi zainteresiranimi stranmi.

Ta ukrep se bo navezoval na elektronski prenos podatkov, pri čemer bo izmenjava podatkov med plovili in organi v največji možni meri potekala v elektronski obliki.

#### *5.2.4. Poenostavitev pravil glede pomorskega prevoza nevarnih snovi*

Predpisi o nevarnih snoveh so za pomorski prevoz manj ugodni kot za cestni prevoz. Kodeks IMDG<sup>14</sup> in Direktiva 2002/59/ES vsebujeta posebne določbe za prevoz nevarnih snovi ter določata poseben postopek, ki vključuje zgodnje vnaprejšnje sporočanje in izjave ter je veliko strožji kot pri cestnem prevozu.

Ena od možnih rešitev je poenostavitev predpisov glede nevarnih snovi za plovila ro-ro, ki prevažajo tovornjake, ki izpolnjujejo zahteve Direktive Sveta 94/55/ES<sup>15</sup> ali Sporazuma ADR<sup>16</sup>.

Ko bodo pridobila dovoljenje, ne bo več potrebno, da se dobesedno držijo zapletenih postopkov iz Kodeksa IMDG in nacionalne zakonodaje. Pomorski organi morajo priznavati certifikate ADR, ki se izdajo tovornjakom.

Splošna pravila glede prevoza, shranjevanja in ločevanja nevarnih snovi bi se v skladu s kodeksom IMDG še naprej uporabljala, vendar je treba v skladu s Kodeksom ADR dovoliti nekatera odstopanja glede vrste in količin nevarnih snovi na krovu.

Komisija se bo posvetovala z zainteresiranimi stranmi, ki se ukvarjajo s kakršnim koli prevozom nevarnih snovi, da bi predlagala usklajena poenostavljena pravila ali države članice pozvala, da sprejmejo podobne regionalne sporazume, kot je Memorandum o soglasju, ki so ga že sprejele države, ki mejijo na Baltsko morje. Zaradi predlagane poenostavitve se varnost in zaščita ne bosta zmanjšali.

### **5.3. Priporočila državam članicam**

#### *5.3.1. Usklajevanje upravnih inšpekcij za hitrejšo obdelavo*

Po potrebi naj bi se organizirale tudi „usklažene inšpekcije“, pri katerih bi vsi organi, ki morajo opraviti inšpekcijo na krovu (npr. na področju zdravja in varnosti, okolja, veterine, fitofarmacije itd.), kadar je ladja v pristanišču, to opravili usklajeno in istočasno. Na ta način se bodo zmanjšale zamude, obravnava plovil pa bo hitrejša. Države članice morajo pristaniške uprave spodbujati k načrtovanju skupnih

---

<sup>14</sup> Mednarodni kodeks za pomorski prevoz nevarnega blaga (IMDG), ki ga je leta 1960 sprejela Mednarodna pomorska organizacija.

<sup>15</sup> Direktiva Sveta 94/55/ES z dne 21. novembra 1994 o približevanju zakonodaje držav članic glede prevoza nevarnega blaga po cesti (UL L 319, 12.12.1994).

<sup>16</sup> Evropski sporazum o mednarodnem prevozu nevarnih snovi po cesti, 30.9.1957.

inšpekcij, da se zmanjša negativen ekonomski učinek na pomorski prevoz na kratkih razdaljah, ne da bi se kakovost inšpekcij zmanjšala.

### 5.3.2. *Poenostavitev komunikacije pri upravnih postopkih*

Nacionalne določbe glede jezika pogosto predstavljajo oviro razvoju omrežja za pomorski prevoz na kratkih razdaljah. Na nekaterih področjih so probleme glede komunikacije odpravili tako, da so se dogovorili o uporabi skupnega sosednjega jezika ali angleščine.

Države članice se spodbuja, da ocenijo, ali je izvedljivo, da bi se kot drugi jezik za vse pomorske upravne dokumente in postopke uporabljal skupni jezik ali angleščina.

Treba je uveljavljati določbe odstavka 4 pravila 14 iz poglavja V Konvencije SOLAS (kot je navedeno v Direktivi 2001/25/ES o minimalni ravni izobraževanja pomorščakov), saj so države članice pogodbenice Konvencije SOLAS. V praksi to pomeni, da se pri komunikaciji med osebjem v pristaniščih (carinski organi, pristaniški organi, zdravstveni inšpektorji itd) in posadko plovil uporablja skupen jezik.

### 5.3.3. *Izdaja potrdil o izvzetju od obveznosti pilotaže*

Države članice se poziva, da pripravijo regulativni okvir, ki bo manj strog glede izvzetja od obveznosti pilotaže.

Ta regulativni okvir bi moral poveljnikom ladij, ki ne govorijo jezika zadevne države, omogočiti, da se jim dovoli izvzetje od obveznosti pilotaže. Rešitev bo poenostavitev obstoječih določb, tako da bodo lahko prevozniki, ki pogosto obiščejo določeno пристanišče, veliko enostavneje zaprosili za potrdilo o izvzetju od obveznosti pilotaže.

Pogoji za pridobitev potrdila morajo biti razumni in ne smejo vsebovati elementov protekcionizma. Zaradi spremembe značilnosti storitve se od poveljnika ne sme zahtevati, da mora predložiti dokaze za vse elemente upravičenosti do potrdila in preverjanja v zvezi s tem.

S tem ukrepom se bodo zmanjšali stroški za prevoznike v pomorskem prevozu na kratkih razdaljah, plovila v pristaniščih pa se bodo obravnavala hitreje. Za izvajanje tega priporočila v praksi bodo potrebni ukrepi na nacionalni ravni, ki bodo usklajeni med nacionalnimi organi.

### 5.3.4. *Racionalizacija tokov in prostora v pristaniščih*

Priporoča se tudi fizično ločevanje območij v pristaniščih, rezerviranih za pomorski prevoz na kratkih razdaljah za kontejnerski prevoz in prevoz ro-ro v pristaniščih. Med koristmi tega ukrepa bi bilo racionalnejše upravljanje prometa v pristaniščih in hitrejša obravnava plovil.

Zaradi tega bi lahko nastali večji infrastrukturni stroški, vendar obstajajo tudi prednosti. Zlasti se lahko s tem ukrepom razreši problem, da imajo vedno prednost plovila za plovbo po odprtem morju, ter se ladjam za prevoz na kratkih razdaljah omogoči, da opravijo vse postopke v krajšem času.

## **6. NADALJNI UKREPI**

### **6.1. Mehanizem za boljše splošno usklajevanje upravnih storitev na vseh ravneh**

Nezadostno usklajevanje na operativni ravni med različnimi upravnimi službami in upravitelji na ravni pristanišč (npr. pristaniškimi organi, upravitelji pristaniških terminalov, carinskimi uradi, službami, zadolženimi za zdravje, veterinarske in fitosanitarne kontrole in inšpekcije, zastopniki ladij, poveljniki ladij) ter na nacionalni in mednarodni ravni se navaja kot pomemben vir neupravičenih stroškov v pomorskem prevozu, pa tudi vzrok za neučinkovitost.

Države članice morajo lokalne organe pozvati, da izboljšajo operativno usklajevanje, tako da zagotovijo, da zaporedje upravnih korakov ne bo povzročilo nepotrebnih zamud.

Pri tem načrtu morajo sodelovati vse zainteresirane strani, določiti je treba cilje za zmanjšanje upravnega bremena za pomorski prevoz na kratkih razdaljah ter zagotoviti ustrezno usposabljanje za uporabo skupnih orodij za komunikacijo in naprednih orodij.

Na evropski ravni mora skupina osrednjih točk za pomorski prevoz na kratkih razdaljah<sup>17</sup> opredeliti, katere povezave so potrebne med državami članicami in pristanišči, poročati o problemih, ki ostajajo, ter predlagati rešitve. Komisija si mora prizadevati za potrebno sodelovanje in pretok informacij med strokovnimi skupinami Komisije na določenih področjih (prevoz, okolje, carine, mejne kontrole, zdravje ...).

### **6.2. Spremljanje in poročanje**

Kratkoročni ukrepi morajo biti pripravljeni do leta 2010, srednjeročni pa do leta 2013. Učinki ukrepov na preusmeritev prevoza bi morali biti merljivi v letu po začetku njihovega izvajanja.

Komisija bo spremljala doseženi napredek pri vzpostavljanju evropskega prostora za pomorski prevoz brez meja in posvečala pozornost morebitnim problemom v fazi izvajanja ter po potrebi določila sanacijske ukrepe.

Komisija si bo prizadevala v svoje redno poročilo o pomorskem prevozu na kratkih razdaljah, predvideno za leto 2012, vključiti poročilo o ukrepih iz tega sporočila, npr. o poročilih držav članic o pričetku veljavnosti pravnih in drugih ukrepov, priporočenih v tem sporočilu.

---

<sup>17</sup> Skupina osrednjih točk za pomorski prevoz na kratkih razdaljah in pomorske avtoceste. Skupino je ustanovila Evropska komisija, vanjo pa so vključeni strokovnjaki iz držav članic in držav kandidatk, predstavniki središč za promocijo pomorskega prevoza na kratkih razdaljah ter forum za pomorsko industrijo.

## 7. SKLEPNE UGOTOVITVE

Z evropskim prostorom za pomorski prevoz brez meja si Komisija prizadeva povečati splošno učinkovitost pomorskega prevoza v EU z odpravljanjem glavnih upravnih ovir za razvoj pomorskega prevoza na kratkih razdaljah. Ta način prevoza lahko ob boljših konkurenčnih pogojih v primerjavi s cestnim prevozom pomembno prispeva k spoštovanju okoljskih zavez EU in reševanju njenega energetskega izziva. Ta koncept je del širše strategije, ki obsega projekt pomorskih avtocest in nove storitve pomorskega prevoza na kratkih razdaljah prek programa Marco Polo in projektov TEN-T, preglednejše pristaniške pristojbine, učinkovite železniške povezave in povezave po celinskih plovni poteh z zaledjem pristanišč ter manjši učinek pristanišč in plovil na okolje. Pomorski prevoz na kratkih razdaljah lahko tudi pomaga ohraniti obsežno strokovno znanje in izkušnje EU pri pomorskem prevozu na splošno in ji omogočiti, da ohrani ključno vlogo pri globalizaciji gospodarstva.