

PL

PL

PL



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 21.1.2009
KOM(2009) 10 wersja ostateczna

**KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY,
EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU
REGIONÓW**

**Komunikat i plan działania dotyczący utworzenia europejskiego obszaru transportu
morskiego bez barier**

{KOM(2009) 11 wersja ostateczna}

**KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY,
EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU
REGIONÓW**

**Komunikat i plan działania dotyczący utworzenia europejskiego obszaru transportu
morskiego bez barier**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

1. WPROWADZENIE

Procedury administracyjne w zakresie transportu morskiego są bardzo złożone nawet w przypadku statków kursujących tylko pomiędzy portami UE (wewnętrzny transport morski), przewożących ładunki składające się wyłącznie z towarów dopuszczonych do swobodnego obrotu („towarów wspólnotowych”). Wskutek tego wewnętrzny morski transport towarowy obciążony jest kosztami przestrzegania przepisów administracyjnych, które te koszty negatywnie wpływają na jego atrakcyjność jako sposobu transportu towarów w ramach rynku wewnętrznego.

Procedury te obejmują szereg przepisów, przede wszystkim unijnych, w tym przepisy celne i transportowe, przepisy weterynaryjne i przepisy dotyczące ochrony roślin, a także formalności obowiązujące przy wejściu statku do portu lub wyjściu z niego. Większość zainteresowanych podmiotów wskazała je jako jedną z głównych przeszkód w wewnętrznym transporcie morskim.

Ponieważ podobne procedury administracyjne nie są spotykane w transporcie lądowym, wiele spośród zainteresowanych podmiotów wezwało do podjęcia odpowiednich działań również w dziedzinie transportu morskiego.

W swoich konkluzjach z dnia 11 grudnia 2006 r. w sprawie wspierania żeglugi morskiej bliskiego zasięgu Rada podkreśliła konieczność zachęcania do korzystania z tej formy transportu, a w tym celu – uproszczenia procedur administracyjnych. Życzenie to powtórzono w konkluzjach Rady z dnia 12 lutego 2007 r. w sprawie strategii lizbońskiej. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny pod koniec 2006 r. powtórzył swoje wezwanie do rezygnacji z kontroli na granicach wewnętrznych w przypadku transportu morskiego.

W śródkresowym przeglądzie białej księgi dotyczącej polityki transportowej¹ Komisja zapowiedziała utworzenie europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier. Konieczność wyeliminowania niekorzystnych w porównaniu z innymi rodzajami transportu aspektów wewnętrznego transportu morskiego podkreślono także w niebieskiej księdze – komunikacie w sprawie zintegrowanej polityki

¹ Komunikat Komisji: „Utrzymać Europę w ruchu – Zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu – Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r.”, COM(2006) 314.

morskiej². Koncepcja ta jest w pełni zgodna ze strategią Komisji w zakresie uproszczenia prawodawstwa w Unii Europejskiej.

Komisja przyjęła także komunikat w sprawie europejskiej polityki portowej³, w którym zajęła się ograniczeniami innymi niż przeszkody administracyjne.

2. Cel europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier

Koncepcja europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier rozciąga rynek wewnętrzny na wewnątrzunijny transport morski poprzez wyeliminowanie lub uproszczenie procedur administracyjnych w tym transporcie, mając na celu poprawę jego atrakcyjności, wydajności i konkurencyjności oraz przyczynienie się do ochrony środowiska.

Komisja proponuje podjęcie w tym celu szeregu środków, które przedstawiono w niniejszym komunikacie.

3. ROLA ŻEGLUGI MORSKIEJ BLISKIEGO ZASIĘGU W ŁAŃCUCHU LOGISTYCZNYM INTERMODALNYCH PRZEWOZÓW TOWAROWYCH

3.1. Żegluga morska bliskiego zasięgu przyczynia się do rozwoju zrównoważonej i bezpiecznej mobilności

Globalizacja i rozszerzenie UE doprowadziły w ostatnich dziesięcioleciach do znacznego wzrostu ilości przewozów, czego następstwem jest wzrost natężenia ruchu oraz zwiększona presja na środowisko i bezpieczeństwo. Z prognoz wynika, że zapotrzebowanie na transport będzie nadal rosnąć, co oznacza konieczność optymalnego wykorzystania wszystkich jego form, w tym żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, która dobrze sprawdza się w europejskich warunkach geograficznych, przy długiej i korzystnie ukształtowanej linii brzegowej.

Choć bez wątplenia można osiągnąć jeszcze więcej, żegluga morska bliskiego zasięgu może być uważana za najbardziej ekologiczną formę transportu, charakteryzującą się stosunkowo niskimi kosztami zewnętrznymi i małą energochłonnością.

Żegluga jest ponadto stosunkowo bezpieczną formą transportu, a koszty infrastruktury są znacznie niższe niż w przypadku transportu lądowego.

Większe wykorzystanie żeglugi morskiej bliskiego zasięgu mogłoby pomóc Wspólnocie w realizacji celów w zakresie ograniczania emisji CO₂, wynikających z protokołu z Kioto.

² Komunikat: „Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej”, COM(2007) 575 z 10.10.2007.

³ Komunikat Komisji: „Komunikat w sprawie europejskiej polityki portowej”, COM(2007) 616 wersja ostateczna z dnia 18 października 2007 r.

3.2. Rozwiązania techniczne pozwalające na uproszczenie procedur administracyjnych

Kluczowym elementem umożliwiającym takie uproszczenie było wprowadzenie obowiązku wyposażenia statków w urządzenia do śledzenia ich ruchu.

Zgodnie z dyrektywą 2002/59/WE⁴ statki niemal wszystkich kategorii muszą posiadać na pokładzie urządzenia systemu automatycznej identyfikacji (AIS). Na potrzeby śledzenia ruchu statków w określonych lokalizacjach instaluje się systemy kontroli ruchu statków (VTS) i systemy zarządzania ruchem statków morskich i usługami informacyjnymi (VTMIS), wykorzystujące informacje uzyskiwane z systemów AIS, z radarów nabrzeżnych oraz z nasłuchu radiowego.

W 2006 r. Unia Europejska przyjęła zmiany do konwencji SOLAS Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), zgodnie z którymi począwszy od stycznia 2009 r. statki o pojemności rejestrowej brutto wynoszącej 300 BRT lub więcej muszą być wyposażone w system identyfikacji i śledzenia statków dalekiego zasięgu (LRIT).

Systemy te stanowiąc będą solidną podstawę do wprowadzenia elektronicznego środowiska administracji morskiej na potrzeby przewozów towarowych i nawigacji, co przyczyni się do poprawy konkurencyjności tego sektora i zapewni rozwiązania alternatywne dla obecnych kontroli administracyjnych i kontroli dokumentacji. W tej sytuacji wprowadzenie zintegrowanego systemu nadzoru morskiego na potrzeby śledzenia ruchu statków na morzu przyczyni się do dalszej poprawy w tym zakresie.

4. OCENA MOŻLIWYCH ŚRODKÓW NA RZECZ ROZWOJU RYNKU WEWNĘTRZNEGO USŁUG ŻEGLUGI MORSKIEJ BLISKIEGO ZASIĘGU

4.1. Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Zainteresowane podmioty zgłosiły uwagi dotyczące europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier w ramach konsultacji w sprawie zintegrowanej polityki morskiej, które rozpoczęły się w czerwcu 2006 r. W październiku 2007 r. rozpoczęto internetowe konsultacje publiczne w sprawie europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier, mającego wzmocnić wewnętrzny rynek wewnątrzunijnego transportu morskiego.

W grudniu 2007 r. koncepcja została przedstawiona krajowym punktem kontaktowym ds. żeglugi bliskiego zasięgu, w kwietniu 2008 r. – dyrektorom odpowiedzialnym za transport morski, a w marcu 2007 r. i w kwietniu 2008 r. – na seminariach, za każdym razem spotykając się wyłącznie z pozytywnym przyjęciem.

W marcu 2007 r. i w kwietniu 2008 r. w Brukseli i Antwerpii zorganizowano specjalistyczne warsztaty dla zainteresowanych podmiotów, a w październiku 2007 r. powołano referencyjną grupę przedstawicielską, w której skład weszli

⁴ Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10).

przedstawiciele branży i administracji, a której powierzono zadanie przedstawiania propozycji i monitorowania prac studyjnych w ramach oceny skutków.

W ramach konsultacji z zainteresowanymi podmiotami poruszono wiele kwestii, które przedstawiono poniżej.

4.2. Najważniejsze obciążenia administracyjne podkreślane podczas konsultacji

Zainteresowane podmioty wskazywały, że procedury administracyjne w zakresie transportu morskiego bardzo często są niepotrzebnie skomplikowane, dublują się i nie są zharmonizowane w różnych państwach członkowskich lub portach. Powoduje to, że operacje wejścia do portu i wyjścia z niego trwają dłużej, co wiąże się z wyższymi kosztami, a przy załadunku i rozładunku towarów dochodzi do opóźnień.

Porty morskie Wspólnoty są częścią zewnętrznych granic UE, a zawijające do tych portów statki podlegają szeregowi procedur administracyjnych podczas przybycia i odejścia. Procedury te obejmują szeroki zakres prawa unijnego i międzynarodowego, począwszy od przepisów celnych i podatkowych, poprzez przepisy dotyczące kontroli granicznej, handlu, statystyki, ochrony środowiska i gospodarki odpadami, ochrony roślin, ochrony weterynaryjnej i ochrony zdrowia, aż po przepisy w zakresie transportu, ochrony i bezpieczeństwa (zob. wykaz w załączniku A do sprawozdania z oceny skutków). Przepisy takie nie zawsze są należycie skoordynowane, co niekiedy prowadzi do ich nakładania się oraz do powstawania opóźnień i nadmiernych kosztów administracyjnych.

Władze portowe lub organy celne mogą nie zezwolić na rozpoczęcie załadunku lub wyładunku do czasu zakończenia formalności związanych ze zgłoszeniem statku. W niektórych portach godziny zamknięcia placówek celnych powodują opóźnienia w przetwarzaniu informacji.

Zainteresowane podmioty zgłaszały problemy związane ze zróżnicowaniem praktyk w zależności od organizacji działalności w porcie załadunku. Na przykład w niektórych państwach członkowskich określone dokumenty celne należy złożyć w oryginale w placówce celnej, która może znajdować się w dużej odległości od nabrzeża, a godziny otwarcia lub lokalizacja placówek celnych mogą powodować problemy logistyczne. W niektórych portach rozładunek statku można rozpocząć dopiero po zakończeniu wszystkich formalności związanych z dokumentami, co może zająć nawet pół dnia.

Oprócz tego istnieją jeszcze inne przeszkody administracyjne, którymi zajęto się w niniejszym komunikacie:

- Przewóz towarów niebezpiecznych drogą morską podlega ograniczeniom oraz jest kosztowny i skomplikowany za sprawą nakładania się na siebie różnych przepisów technicznych; często transport morski nie stanowi realnej alternatywy i towary przewożone są drogą lądową.
- Inną poważną przeszkodę stanowią problemy językowe: niektóre władze portowe nie przyjmują manifestów okrętowych ani świadectw w żadnym języku poza własnym.

- Poważny problem mogą stanowić usługi pilotażu. Statki uprawiające żeglugę bliskiego zasięgu regularnie zawijają do tych samych portów, a ich kapitanowie znają ukształtowanie tych portów. Jednak w wielu przypadkach pomoc pilota jest obowiązkowa. Niektóre kraje oferują wprawdzie świadectwo zwolnienia z pilotażu (PEC), jednak często wymogi krajowe powodują, że trudno je uzyskać.
- Manifest elektroniczny nie jest powszechnie akceptowany we wszystkich portach w UE. Tylko 55 % portów korzysta z elektronicznych systemów przetwarzania informacji o statkach i ładunkach, a telefaks i telefon są ciągle w powszechnym użyciu.
- Tylko w kilku państwach członkowskich funkcjonuje system jednego okienka. Sieci portowe są powiązane z siecią SafeSeaNet w bardzo ograniczonym zakresie, a do wymiany danych dochodzi na żądanie władz krajowych. Praktycznie nie istnieje wymiana komunikatów elektronicznych między portami.

Podjęto próbę oszacowania kosztów związanych z tymi procedurami administracyjnymi (zob. sprawozdanie z oceny skutków).

5. PLAN DZIAŁANIA

W celu rozciągnięcia rynku wewnętrznego na transport morski i utworzenia europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier Komisja proponuje szereg działań, obejmujących środki legislacyjne, środki wymagające dalszych prac, które zostaną zaproponowane na późniejszym etapie, oraz zalecenia dla państw członkowskich. Przeprowadzono ocenę skutków tych środków, a ze sprawozdaniem z tej oceny zapoznać się można na stronach internetowych Komisji Europejskiej.

5.1. Środki krótkoterminowe na szczeblu UE

5.1.1. *Uproszczenie formalności celnych dla statków uprawiających żeglugę tylko pomiędzy portami UE*

Celem koncepcji europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier jest poprawa efektywności transportu morskiego dzięki wyeliminowaniu procedur administracyjnych w odniesieniu do towarów dopuszczonych do swobodnego obrotu (towarów wspólnotowych). Po przybyciu do portu UE statek płynący z innego portu UE i przewożący towary wspólnotowe nie musiałby przedstawiać potwierdzenia ich wspólnotowego statusu. Stanowić to będzie istotny dodatkowy krok na drodze do dokończenia budowy rynku wewnętrznego.

Na początku 2009 r. Komisja przedstawi wniosek w sprawie zmiany rozporządzenia ustanawiającego przepisy wykonawcze wprowadzające Wspólnotowy Kodeks Celny⁵, celem wprowadzenia do nich domniemania, że towary przewożone pomiędzy portami Wspólnoty posiadają status celny towarów wspólnotowych, dzięki

⁵ Rozporządzenie Komisji (EWG) nr 2454/93 z dnia 2 lipca 1993 r. ustanawiające przepisy w celu wykonania rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny (Dz.U. L 302 z 19.10.1992, s. 1).

czemu nie będzie wymagane przedstawienie dokumentów na potwierdzenie ich statusu wspólnotowego.

Domniemanie to będzie dotyczyło wszystkich towarów przewożonych pomiędzy portami znajdującymi się na obszarze celnym Wspólnoty na pokładzie statku, który nie idzie z portu znajdującego się poza tym obszarem lub na wolnym obszarze celnym o kontroli typu I (zgodnie z przepisami wykonawczymi wprowadzającymi Wspólnotowy Kodeks Celny), nie zmierza do takiego portu ani do niego nie zawija, pod warunkiem że towary te przewożone są na podstawie jednolitego dokumentu przewozowego wystawionego w państwie członkowskim. Znajdujące się na pokładzie takich statków towary nieposiadające statusu wspólnotowego objęte będą procedurą tranzytu.

W związku z powyższym można będzie uchylić obowiązujące obecnie domniemanie, które ograniczone jest do statków kursujących pomiędzy portami znajdującymi się na obszarze celnym Wspólnoty i posiadających uprzednie zezwolenie organów celnych (zatwierdzonych połączeń żeglugi regularnej).

Komisja zaproponuje, aby nowe przepisy weszły w życie w 2010 r. Zdaniem Komisji zmiana rozporządzenia ustanawiającego przepisy wykonawcze wprowadzające Wspólnotowy Kodeks Celny jest właściwym sposobem realizacji jednego z najważniejszych celów europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier, jakim jest znaczące zmniejszenie obciążeń administracyjnych związanych z wewnątrzspółnotowym transportem morskim, bez powodowania negatywnych skutków dla pozostałych rodzajów transportu morskiego obejmujących przewóz towarów z krajów trzecich. Przyczyni się to dodatkowo do spodziewanych korzyści z nowelizacji Kodeksu celnego i informatyzacji procedur celnych (e-Customs) pod względem zmniejszenia obciążeń administracyjnych związanych z transportem.

5.1.2. Wytyczne dotyczące przyspieszenia kontroli dokumentów związanych z produktami roślinnymi i zwierzęcymi przewożonymi pomiędzy portami UE

Produkty zwierzęce i żywe zwierzęta pochodzenia wspólnotowego podlegają kontroli dokumentów w przypadku ich wyładunku w porcie, w którym znajduje się posterunek kontroli granicznej i do którego zostały przewiezione transportem morskim innym niż regularna linia bezpośrednio łącząca dwa porty Wspólnoty. Kontrola taka ma uniemożliwić przypadkowe lub oszukańcze przedstawienie towarów pochodzących z krajów trzecich jako towarów pochodzenia wspólnotowego, co wiązałoby się ze znacznymi zagrożeniami dla zdrowia publicznego i zdrowia zwierząt we Wspólnocie.

Za pomocą szczegółowych wytycznych Komisja umożliwi usprawnienie i przyspieszenie odpraw produktów zwierzęcych i roślinnych w wewnątrzspółnotowym transporcie morskim, przewidzianych w dyrektywie Rady 89/662/EWG⁶ w sprawie kontroli weterynaryjnych, dyrektywie Rady 90/425/EWG⁷

⁶ Dyrektywa Rady 89/662/EWG z dnia 11 grudnia 1989 r. dotycząca kontroli weterynaryjnych w handlu wewnątrzspółnotowym w perspektywie wprowadzenia rynku wewnętrznego (Dz.U. L 395 z 30.12.1989, s. 13).

⁷ Dyrektywa Rady 90/425/EWG z dnia 26 czerwca 1990 r. dotycząca kontroli weterynaryjnych i zootechnicznych, mających zastosowanie w handlu wewnątrzspółnotowym niektórymi żywymi

w sprawie kontroli weterynaryjnych i zootechnicznych oraz dyrektywie Rady 2000/29/WE⁸ w sprawie środków ochronnych dotyczących roślin i produktów roślinnych. Powinno być możliwe znalezienie synergii pomiędzy tymi kontrolami, zwłaszcza jeśli chodzi o kontrole dokumentów wymagane zanim towary takie zostaną dopuszczone do odprawy celnej w porcie Wspólnoty. Wiele spośród zainteresowanych podmiotów wskazywało na przypadki nakładania się takich kontroli, następstwem czego są opóźnienia i wyższe koszty odpraw. Wygląda również na to, że przyjęte w niektórych portach praktyki umożliwiają poprawę skuteczności kontroli bez szkody dla bezpieczeństwa. Praktyki te zostaną przedstawione w wytycznych dotyczących procedury dla produktów zwierzęcych i roślinnych przewożonych drogą morską. W wytycznych wyjaśnione zostaną między innymi procedury mające zastosowanie do produktów zwierzęcych i żywych zwierząt pochodzenia wspólnotowego w przypadku gdy statek przybywa do portu, w którym znajduje się posterunek kontroli granicznej, oraz procedury dotyczące produktów zwierzęcych i żywych zwierząt pochodzenia pozawspólnotowego. Wytyczne obejmować będą również towary przewożone w procedurze tranzytu, towary przeladowywane oraz towary bezpośrednio przywożone. Propagować będą wspólne podejście i zachęcać do korzystania z elektronicznej transmisji danych i do ściślejszej koordynacji z organami celnymi oraz zawierać będą wyjaśnienie koncepcji połączeń regularnych.

Komisja niezwłocznie podejmie rozmowy z państwami członkowskimi celem doprowadzenia w 2009 r. do porozumienia w sprawie wytycznych. W razie potrzeby rozważyć można także możliwość wprowadzenia zmian w ramach prowadzonego obecnie przeglądu wspólnotowych procedur przywozowych dotyczących produktów zwierzęcych i żywych zwierząt.

5.1.3. *Racjonalizacja dokumentów wymaganych na podstawie różnych aktów prawnych*

Kolejnym środkiem na rzecz uproszczenia procedur administracyjnych będzie wyjaśnienie kwestii stosowania ujednoczonych formularzy IMO/FAL. W tym celu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie przedstawiony zostanie wniosek w sprawie dyrektywy zastępującej dyrektywę 2002/6/WE w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do i/lub wychodzących z portów⁹. Wniosek przewidywać będzie obowiązkową wymianę danych za pomocą elektronicznych systemów transmisji danych oraz rezygnację z dokumentów papierowych najpóźniej do roku 2013. Otworzy to drogę do stworzenia systemu jednego okienka, w którym wszystkie procedury administracyjne załatwiane będą w sposób skoordynowany pomiędzy poszczególnymi podmiotami przy wykorzystaniu elektronicznej transmisji danych.

zwierzętami i produktami w perspektywie wprowadzenia rynku wewnętrznego (Dz.U. L 224 z 18.8.1990, s. 29).

⁸ Dyrektywa Rady 2000/29/WE z dnia 8 maja 2000 r. w sprawie środków ochronnych przed wprowadzaniem do Wspólnoty organizmów szkodliwych dla roślin lub produktów roślinnych i przed ich rozprzestrzenianiem się we Wspólnocie (Dz.U. L 169 z 10.7.2000, s. 1).

⁹ Dyrektywa 2002/6/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do i/lub wychodzących z portów państw członkowskich Wspólnoty (Dz.U. L 67 z 9.3.2002, s. 31).

Ponadto wyeliminowane zostaną przypadki nakładania się wymagań dyrektyw 95/21/WE¹⁰, 2000/59/WE¹¹, 2002/59/WE oraz rozporządzenia 725/2004¹², a informacje te zachowane zostaną w ujednoliconym formularzu. Korzyść z tego działania polegać będzie na przyspieszeniu procedur administracyjnych dzięki stworzeniu struktury, w której przewoźnicy i agencje zajmujące się załatwianiem formalności związanych z dokumentami muszą ich dopełnić tylko raz.

5.2. Środki średnioterminowe na szczeblu UE

Oprócz wyżej wymienionych środków krótkoterminowych Komisja wspólnie z zainteresowanymi podmiotami podejmie w 2009 r. prace nad przedstawionymi poniżej ułatwieniami, z zamiarem przedstawienia rozwiązań w roku 2010.

5.2.1. *Uproszczenie formalności administracyjnych dla statków uprawiających żeglugę pomiędzy portami UE, ale zawijających do kraju trzeciego lub wolnego obszaru celnego*

W średniej perspektywie Komisja przewidziała już ułatwienia w ramach żeglugi morskiej bliskiego zasięgu oraz autostrad morskich dla statków zawijających do portu znajdującego się w kraju trzecim lub na wolnym obszarze celnym. Ułatwienia te polegać mają na opracowaniu elektronicznych środków identyfikacji towarów wspólnotowych przewożonych na pokładzie takich statków w ramach nowelizacji Kodeksu celnego oraz na wdrożeniu systemu jednego okienka. W ten sposób Komisja dodatkowo obniży koszty ponoszone przez podmioty przywożące towary wspólnotowe na terytorium Wspólnoty.

5.2.2. *Rozszerzenie elektronicznej transmisji danych*

W planie działania załączonym do opublikowanej w 2006 r. białej księgi dotyczącej polityki transportowej Komisja zapowiedziała zamiar zwrócenia się z wnioskiem w sprawie środków na rzecz realizacji elektronicznych systemów administracji morskiej (e-maritime). Oprócz dyrektywy 2002/59/WE, która stanowi podstawę prawną harmonizacji systemów VTMS i wymiany danych pomiędzy państwami członkowskimi, w Unii Europejskiej funkcjonuje już lub ma niedługo zostać wdrożonych kilka systemów informacji portowej. Każdy z nich służy innemu celowi.

Istnieje również kilka sieci na potrzeby wymiany informacji o ruchu statków pomiędzy państwami członkowskimi. Występuje zatem potrzeba ogólnounijnej integracji tych systemów, w tym sieci SafeSeaNet. Integracja systemów nadzoru morskiego znacznie poprawi śledzenie statków i ruchu morskiego.

¹⁰ Dyrektywa Rady 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. dotycząca przestrzegania, w odniesieniu do żeglugi morskiej korzystającej ze wspólnotowych portów oraz żeglugi morskiej po wodach znajdujących się pod jurysdykcją państw członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu) (Dz.U. L 157 z 7.7.1995, s. 1.).

¹¹ Dyrektywa 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 listopada 2000 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku (Dz.U. L 332 z 28.12.2000, s. 81).

¹² Rozporządzenie (WE) nr 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie wzmocnienia ochrony statków i obiektów portowych (Dz.U. L 129 z 29.4.2004, s. 6).

Przyczyni się to do uproszczenia procedur administracyjnych dotyczących statków wchodzących do portu lub wychodzących z niego, a także procedur celnych. Organy celne powinny być użytkownikami systemów e-maritime, a system taki powinien być w pełni zgodny z elektronicznymi systemami dla administracji celnej, wprowadzonymi decyzją nr 70/2008/WE¹³.

Rozwój sprawnego obiegu dokumentów przewozowych, który jest celem realizowanego przez Komisję projektu elektronicznych systemów dla transportu towarowego (e-Freight), przyczyni się do poprawy konkurencyjności żeglugi morskiej bliskiego zasięgu na trasach typu „od drzwi do drzwi”.

5.2.3. *Jedno okienko administracyjne*

Komisja przygotowuje środki mające doprowadzić do uruchomienia krajowych systemów jednego okienka. W systemie takim podmiot prowadzący handel przekazuje jednemu organowi wszystkie informacje w związku ze spełnianiem wymagań przepisów dotyczących przywozu lub wywozu.

Obecnie aby przeprowadzić wszystkie procedury administracyjne, statek musi zwrócić się do kilku organów w porcie. Ma to znaczący wpływ na koszty, szybkość przeładunku i ogólną niezawodność systemu. Stworzenie jednego okienka, w którym załatwiane byłyby wszystkie formalności, przyniesie duże korzyści. Formalności administracyjne będą przetwarzane drogą elektroniczną albo w bezpośredniej koordynacji pomiędzy odpowiednimi organami.

Pierwszy krok został dokonany wraz z decyzją nr 70/2008/WE wprowadzającą jedno okienko dla formalności dotyczących towarów. Środki wykonawcze i środki mające zapewnić, aby wszystkie informacje wymagane przez władze portowe były składane tylko raz, zostaną opracowane wspólnie z różnymi zainteresowanymi stronami.

Środek ten będzie powiązany ze środkiem dotyczącym elektronicznej transmisji danych, przewidującym, że wymiana informacji pomiędzy statkami a organami odbywać się ma w jak największym wymiarze w formacie elektronicznym.

5.2.4. *Uproszczenie przepisów w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych drogą morską*

Przepisy dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych drogą morską są mniej korzystne niż w przypadku transportu drogowego. Kodeks IMDG¹⁴ i dyrektywa 2002/59/WE zawierają szczegółowe przepisy dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych, określające specjalną procedurę, która obejmuje wczesne powiadomianie i deklaracje, i która jest znacznie bardziej restrykcyjna niż w przypadku transportu drogowego.

¹³ Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 70/2008/WE w sprawie eliminowania papierowej formy dokumentów w sektorach ceł i handlu.

¹⁴ Międzynarodowy morski kodeks towarów niebezpiecznych przyjęty w 1960 r. przez Międzynarodową Organizację Morską.

Jednym z rozwiązań będzie uproszczenie przepisów o przewozie towarów niebezpiecznych dotyczących statków typu ro-ro przewożących ciężarówki odpowiadające wymogom dyrektywy Rady 94/55/WE¹⁵ lub umowy ADR¹⁶.

Po uzyskaniu pozwolenia nie będzie potrzeby trzymania się litery złożonych procedur określonych w kodeksie IMDG i w przepisach krajowych. Władze morskie powinny uznawać wydane ciężarówkom świadectwa ADR.

Nadal obowiązywać będą ogólne zasady dotyczące transportu, rozmieszczania i segregacji towarów niebezpiecznych zgodnie z kodeksem IMDG, lecz należy pozwolić na pewną liberalizację co do rodzajów i ilości towarów niebezpiecznych na pokładzie, zgodnie z kodeksem ADR.

Komisja zamierza zasięgnąć opinii wszystkich zainteresowanych stron, które zajmują się przewozem towarów niebezpiecznych wszystkimi formami transportu, z zamiarem przedstawienia propozycji zharmonizowanych i uproszczonych przepisów lub wezwania państw członkowskich do zawarcia regionalnych porozumień w rodzaju protokołu ustaleń przyjętego już przez kraje basenu Morza Bałtyckiego. Proponowane uproszczenie nie spowoduje obniżenia poziomu bezpieczeństwa i ochrony.

5.3. Zalecenia dla państw członkowskich

5.3.1. Koordynacja inspekcji administracyjnych celem skrócenia czasu postoju w porcie

Zaleca się organizowanie wspólnych kontroli, w ramach których przedstawiciele wszystkich organów, którzy muszą wejść na pokład statku podczas jego pobytu w porcie celem przeprowadzenia inspekcji (np. BHP, środowiskowej, weterynaryjnej, fitosanitarnej itp.), robiliby to w sposób skoordynowany, w tym samym czasie. Pozwoli to ograniczyć opóźnienia i skrócić czas postoju statków w porcie. Państwa członkowskie powinny zachęcać organy administracji na szczeblu portu do wspólnego planowania swoich inspekcji celem ograniczenia negatywnych skutków ekonomicznych dla żeglugi bliskiego zasięgu, bez szkody dla jakości takich inspekcji.

5.3.2. Ułatwienia w komunikowaniu się z organami administracji

Przeszkodę w rozwoju sieci żeglugi morskiej bliskiego zasięgu stanowią często krajowe wymagania w zakresie języków. W niektórych regionach problemy z porozumiewaniem się rozwiązano poprzez uzgodnienie posługiwania się językiem kraju będącego wspólnym sąsiadem bądź językiem angielskim.

Zachęca się państwa członkowskie do zbadania możliwości posługiwania się uzgodnionym językiem lub angielskim jako drugim językiem we wszystkich dokumentach i procedurach administracyjnych dotyczących żeglugi morskiej.

¹⁵ Dyrektywa Rady 94/55/WE z dnia 21 listopada 1994 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich w zakresie transportu drogowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 319 z 12.12.1994).

¹⁶ Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR) z dnia 30 września 1957 r.

Ponieważ państwa członkowskie są umawiającymi się stronami konwencji SOLAS, należy egzekwować postanowienia prawidła 14 ust. 4 w rozdziale V tej konwencji (przywołanego w dyrektywie 2001/25/WE w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy). W praktyce oznacza to, że personel służb portowych (organów celnych, władz portowych, inspekcji zdrowotnych itp.) i załoga statku porozumiewają się ze sobą odpowiednio we wspólnym języku.

5.3.3. *Wydawanie świadectw zwolnienia z pilotażu (PEC)*

Zachęca się państwa członkowskie do stworzenia ram regulacyjnych, które ułatwiłyby uzyskanie zwolnienia z pilotażu.

Ramy te powinny pozwalać kapitanom, którzy nie posługują się językiem danego kraju, na uzyskanie zwolnienia z pilotażu. Rozwiązanie takie uprościłoby obecnie obowiązujące przepisy, umożliwiając wszystkim armatorom wykonującym częste przewozy ubieganie się o zwolnienie z pilotażu w znacznie łatwiejszym trybie.

Warunki uzyskania zwolnienia powinny być rozsądne i nie powinny zawierać elementów protekcjonizmu. Zmiana parametrów wykonywanych przewozów nie powinna wiązać się z koniecznością wykazywania przez kapitana faktu spełnienia wszystkich niezbędnych do uzyskania zwolnienia wymagań w zakresie kwalifikacji i egzaminów.

Środek ten przyniósłby obniżenie kosztów ponoszonych przez podmioty prowadzące żeglugę morską bliskiego zasięgu i skrócenie czasu pobytu statków w porcie. Działania konieczne dla realizacji niniejszego zalecenia będą musiały zostać podjęte na szczeblu krajowym, w sposób skoordynowany pomiędzy władzami krajowymi.

5.3.4. *Racjonalizacja ruchu i miejsca w portach*

Kolejnym zalecanym środkiem jest fizyczne wydzielenie w portach obszarów zarezerwowanych dla kontenerowców i jednostek typu ro-ro wykonujących żeglugę morską bliskiego zasięgu. Wynikające z tego korzyści polegałyby na racjonalizacji zarządzania ruchem w porcie i skróceniu czasu postoju statków.

Mogłoby to pociągać za sobą zwiększone wydatki na infrastrukturę, ale przyniosłoby też korzyści. W szczególności pozwoliłoby to na rozwiązanie problemu pierwszeństwa udzielanego statkom dalekomorskim i umożliwiłoby statkom żeglugi bliskiego zasięgu oferowanie zoptymalizowanych i szybszych przewozów powrotnych.

6. DALSZE DZIAŁANIA

6.1. **Mechanizm zapewniający lepszą ogólną koordynację służb administracyjnych na wszystkich szczeblach**

Niedostateczna koordynacja operacyjna w porcie pomiędzy poszczególnymi służbami administracyjnymi i podmiotami na szczeblu portu (np. władzami portowymi, operatorami terminali portowych, organami celnymi, organami odpowiedzialnymi za kontrole i inspekcje zdrowotne, fitosanitarne i weterynaryjne, agentów morskich, kapitanów) oraz na szczeblu krajowym i międzynarodowym

wskazywana jest jako poważna przyczyna nieuzasadnionych kosztów prowadzenia działalności żeglugowej oraz źródło nieefektywności.

Państwa członkowskie powinny zachęcać władze lokalne do poprawy koordynacji operacyjnej poprzez dopilnowanie, aby sekwencja czynności administracyjnych nie powodowała nieuzasadnionych opóźnień.

W plan ten powinny być zaangażowane wszystkie zainteresowane podmioty. Plan powinien obejmować wyznaczenie celów w zakresie zmniejszenia obciążeń administracyjnych żeglugi morskiej bliskiego zasięgu oraz przewidywać niezbędne szkolenia w zakresie wspólnego porozumiewania się i posługiwania się zaawansowanymi narzędziami.

Na szczeblu europejskim grupa punktów kontaktowych ds. żeglugi morskiej bliskiego zasięgu¹⁷ powinna wskazywać na potrzebę współpracy pomiędzy państwami członkowskimi i portami oraz przedstawiać sprawozdania na temat utrzymujących się problemów i sugerować rozwiązania. Komisja powinna działać na rzecz współpracy i przepływu informacji pomiędzy swoimi grupami ekspertów zajmującymi się poszczególnymi dziedzinami (transport, środowisko, cła, kontrole graniczne, zdrowie itd.).

6.2. Nadzór i sprawozdawczość

Działania krótkoterminowe powinny zostać realizowane w 2010 r., a działania średnioterminowe – w roku 2013. Wpływ podjętych środków na zmiany w strukturze modalnej transportu powinny być widoczne w roku następującym po ich realizacji.

Komisja będzie monitorować postępy w tworzeniu europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier oraz zwracać uwagę na ewentualne problemy na etapie realizacji i w razie potrzeby zapewnić działania korygujące.

Komisja postara się zawrzeć w swoim okresowym sprawozdaniu dotyczącym żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, przewidzianym na rok 2012, sprawozdanie na temat działań przedstawionych w niniejszym komunikacie, obejmujące m.in. sprawozdania państw członkowskich dotyczące wejścia w życie środków prawnych i innych działań zalecanych w niniejszym komunikacie.

¹⁷ Grupa punktów kontaktowych ds. żeglugi morskiej bliskiego zasięgu i autostrad morskich. Grupa ta została utworzona przez Komisję Europejską, a w jej skład wchodzi eksperci z państw członkowskich i krajów kandydujących, przedstawiciele ośrodków promocji żeglugi morskiej bliskiego zasięgu oraz forum morskiego (Maritime Industry Forum).

7. WNIOSEK

Za pomocą europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier Komisja dąży do poprawy ogólnej efektywności wewnątrzunijnego transportu morskiego poprzez usunięcie najpoważniejszych przeszkód administracyjnych dla rozwoju żeglugi morskiej bliskiego zasięgu. Ten rodzaj transportu ma do odegrania ważną rolę, przyczyniając się do wypełnienia podjętych przez UE zobowiązań w zakresie ochrony środowiska oraz do rozwiązania stojących przed nią problemów w dziedzinie energii poprzez stworzenie lepszych warunków konkurencji z transportem drogowym. Koncepcja ta stanowi element szerszej strategii, która obejmuje projekt autostrad morskich oraz nowe usługi żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w ramach programu Marco Polo i projektów TEN-T, zwiększenie przejrzystości opłat portowych, budowę wydajnych połączeń kolejowych i wodnych z rejonami w głębi lądu oraz zmniejszenie oddziaływania portów i statków na środowisko. Żegluga morska bliskiego zasięgu może także przyczynić się do utrzymania znajdujących się w UE na wysokim poziomie wiedzy i umiejętności fachowych w dziedzinie żeglugi oraz do utrzymania przez Unię Europejską pozycji kluczowego gracza w globalizacji gospodarki.