Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o ohlašovacích formalitách lodí připlouvajících do přístavů členských států Společenství nebo odplouvajících z nich a kterou se zrušuje směrnice 2002/6/ES

(KOM(2009) 11 v konečném znění – 2009/0005 (COD))

a ke

sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů Sdělení a akční plán týkající se vytvoření evropského prostoru námořní dopravy bez překážek

(KOM(2009) 10 v konečném znění)

(2010/C 128/25)

Zpravodaj: **pan IOZIA**

Dne 27. února 2009 se Rada, v souladu s čl. 80 odst. 2 Smlouvy o založení Evropského společenství, rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci

návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o ohlašovacích formalitách lodí připlouvajících do přístavů členských států Společenství nebo odplouvajících z nich a kterou se zrušuje směrnice 2002/6/ES

KOM(2009) 11 v konečném znění – 2009/0005 (COD).

Dne 21. ledna 2009 se Komise, v souladu s článkem 262 Smlouvy o založení Evropského společenství, rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci

sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Sdělení a akční plán týkající se vytvoření evropského prostoru námořní dopravy bez překážek

KOM(2009) 10 v konečném znění.

Specializovaná sekce Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 8. září 2009.

Na 457. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 4. a 5. listopadu 2009 (jednání dne 4. listopadu 2009), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 159 hlasy pro, 2 hlasy byly proti a 1 člen se zdržel hlasování.

1. Závěry a doporučení

1.1 Evropský hospodářský a sociální výbor (EHSV) pohlíží v zásadě kladně na sdělení Komise o vytvoření evropského námořního prostoru a na návrh směrnice o ohlašovacích formalitách lodí připlouvajících do přístavů členských států Společenství nebo odplouvajících z nich a kterou se zrušuje směrnice 2002/6/ES.

1.2 Navržený program prací je ambiciózní a dobře strukturovaný a zahrnuje důsledný akční plán zaměřený na dosažení vytyčených cílů. Opatření na snížení a racionalizaci správních formalit, která budou koncipována tak, aby neměla vliv na stávající úroveň bezpečnosti a kvality nezbytných kontrol, jsou pro zlepšení provozu při vplouvání do přístavů a vyplouvání z nich nezbytná.

1.3 Zlepšení činnosti přístavů by mohlo vést k racionalizaci nákladní dopravy, která by měla přecházet z pozemní dopravy na námořní dopravu, čímž by se posílila intermodalita mezi mořem, železnicí, vnitrozemskými plavebními cestami a silnicemi, jak je uvedeno v bílé knize o dopravě a připomenuto v jejím přezkumu v polovině období.

1.4 Některé konkrétní návrhy obsažené ve sdělení je však třeba dále prohloubit a EHSV vyzývá Komisi, aby zahájila diskuse se všemi zainteresovanými stranami o těchto tématech: osvědčení o výjimce z povinných lodivodských služeb, formality týkající se zjednodušení dopravy nebezpečných věcí, doprava rostlinných a živočišných produktů a koordinace přístavních kontrol (jednotný portál).

1.5 EHSV se již v minulosti jasně vyjádřil k výjimečné povaze povinných lodivodských služeb v přístavech [1] a jeho postoj je stále aktuální.

1.6 Sama Komise ve sdělení *Strategické cíle a doporučení pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2018* uvedla: „S rostoucím nedostatkem námořních odborníků, důstojníků a mužstva hrozí ztráta kritického množství lidských zdrojů, na kterých obecně stojí konkurenceschopnost evropských námořních odvětví."

1.7 Návrh týkající se osvědčení o výjimce z povinných lodivodských služeb by mohl dále omezit tuto činnost a pro mnoho mladých lidí by se tato profese stala méně atraktivní. Je třeba provést seriózní studie a analýzy potenciálních kladných vlivů, vzhledem k tomu, že negativní důsledky pro zaměstnanost a bezpečnost jsou jisté. Případně by mohlo být prozkoumáno rozšíření lodivodských služeb na dálku využívajících technické inovace, šetřících čas, snižujících náklady a současně zaručujících vysokou úroveň bezpečnosti. V případě srážky lodí nebo jiné námořní nehody, která by mohla způsobit materiální škody nebo ztráty na lidských životech, mají pojišťovny povolení zamítnout náhrady škod podle smlouvy, pokud námořní licence odpovědných pracovníků na lodi (kapitána a 1. strojního důstojníka) nejsou platné. EHSV doporučuje, aby Komise zahájila diskuse se všemi zainteresovanými stranami (majiteli lodí, lodivody, odborovými svazy tohoto odvětví, přístavními orgány), aby prověřila skutečný dopad tohoto návrhu na bezpečnost a zaměstnanost.

1.8 EHSV podporuje projekt evropského prostoru námořní dopravy bez překážek [2], jenž tvoří nedílnou součást programu pobřežní plavby. Je nezbytné vytvořit právní základ Společenství, aby se lodím přepravujícím náklad Společenství mezi dvěma přístavy v Unii (např. Lisabonem a Neapolí) dostalo stejného zacházení, jako se dostává jiným druhým dopravy.

1.9 EHSV by upřednostnil začlenění této možnosti do nového celního kodexu Společenství. Vzhledem k tomu, že Komise neplánuje brát ohled na tento návrh, Výbor zdůrazňuje, že je nutné, aby byl začleněn alespoň do prováděcích předpisů tohoto kodexu, které by s ohledem na co nejrychlejší provádění měly být vydány do konce roku 2009.

1.10 EHSV velmi podporuje iniciativu na zřízení jednotného portálu, na který je možné se obrátit ve věci jakéhokoliv postupu nebo jiných racionalizačních opatření, např. plánování kontrol ze strany různých přístavních a celních orgánů nebo možnost elektronického přenosu administrativních dokumentů, aniž budou dotčeny aktivity celních orgánů při boji s trestnou činností.

1.11 EHSV vyzývá Komisi, aby se důkladněji zabývala problematikou týkající se možnosti dát stejné výsady lodím provozujícím svoji činnost mezi dvěma přístavy EU s mezipřistáním v přístavu mimo EU. Podle loďařských organizací se jedná o vysoký počet lodí, které by mohly využívat výhod prostoru vnitřní námořní dopravy bez překážek.

1.12 Přijetí angličtiny jako společného jazyka námořní dopravy by, analogicky s leteckou dopravou, velmi usnadnilo administrativní postupy a formality.

2. **Sdělení a akční plán Komise**

2.1 Volný pohyb osob a zboží by měl být zaručen ve stejné míře všemi druhy dopravy. Je třeba zavést do praxe výhody jednotného trhu a rozvíjet činnost, která dosažení tohoto cíle usnadní. Námořní doprava v současné době nemá stejné výsady jako pozemní doprava. Formality, administrativní zátěž a kontroly jsou několikanásobné, což odrazuje od námořní dopravy pro přepravu zboží uvnitř Evropské unie.

2.2 Dokument Komise se zabývá problémem postupů v námořní dopravě, která i v případě dopravy volně se pohybujícího zboží Společenství mezi dvěma přístavy EU podléhá specifickým celním a dopravním pravidlům, předpisům ve fytoveterinární oblasti a různým formalitám.

2.3 Je třeba připomenout, že Rada již v roce 2006 podpořila potřebu využívat pobřežní plavbu a svůj požadavek v roce 2007 zopakovala. Sdělení rovněž připomíná stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru z konce roku 2006, ve kterém byl v souvislosti s námořní dopravou vznesen požadavek na zrušení kontrol na vnitřních hranicích.

2.4 V přezkumu bílé knihy o dopravě v polovině období Komise oznámila vytvoření evropského prostoru námořní dopravy bez překážek. To bylo potvrzeno v „modré knize" o integrované politice námořní dopravy, která je součástí strategie zjednodušení právních předpisů a politiky jejich zlepšení.

2.5 Pobřežní plavba (SSS, *Short Sea Shipping*) může přispět ke zlepšení kvality nabídky, lodě produkují menší znečištění na jednu přepravenou tunu, vznikají menší vnější náklady a snižují se dopravní zácpy na silnicích.

2.6 Častější používání pobřežní plavby by mohlo Unii pomoci dosáhnout cílů pro emise CO_2 v návaznosti na Kjótský protokol.

2.7 Systémy VTS/VTMIS (systémy služeb lodní dopravě a kontrolní a informační systém pro provoz plavidel), které využívají AIS (automatický identifikační systém), jsou společně s LRIT (systém pro identifikaci a sledování lodí na velké vzdálenosti) nedílnou součástí budoucího elektronického prostředí v námořní dopravě pro zboží a navigaci. Využívání techniky společně se zařízením ke kontrole a integrovanému sledování v budoucnu zvýší schopnost mít lodní dopravu pod kontrolou.

[1] Úř. věst. C 48, 21.2.2002, s. 122; Úř. věst. C 294, 25.11.2005, s. 25 a Úř. věst. C 168, 20.7.2007, s. 50.

[2] Úř. věst. C 27, 3.2.2009, s. 45–48.

2.8 Do akčního plánu Komise je zařazeno 11 opatření: 3 krátkodobá, 4 střednědobá a 4 doporučení členským státům.

2.9 Mezi krátkodobými činnostmi, které by měly být provedeny do konce roku 2009, jsou:

— zjednodušení celních formalit pro lodě pohybující se výhradně mezi přístavy Evropské unie,

— pokyny pro zrychlení kontroly dokladů, pokud jde o živočišné a rostlinné produkty převážené mezi přístavy EU,

— směrnice týkající se racionalizace dokladů požadovaných různými legislativními orgány.

2.10 Plán stanoví střednědobé činnosti, které by měly být předloženy v roce 2010:

— zjednodušení správních formalit pro lodě plující mezi přístavy EU, které však mají mezipřistání ve třetí zemi nebo v pásmu volného obchodu,

— posílení možnosti elektronického přenosu dat,

— jednotný správní portál,

— zjednodušení pravidel pro dopravu nebezpečných věcí po moři.

2.11 Čtyři doporučená dlouhodobá opatření jsou:

— koordinace správních kontrol s cílem snížit dobu pohybu lodí,

— usnadnění komunikace mezi správními orgány,

— vydávání osvědčení o výjimce z povinných lodivodských služeb (PEC),

— racionalizace provozu a prostoru v přístavech.

3. **Připomínky EHSV**

3.1 EHSV v obecné rovině jasně podporuje návrh akčního plánu, který Komise předkládá, v tomto stanovisku však k němu předloží určité konkrétní kritické připomínky. EHSV již ocenil návrh na vytvoření prostoru námořní dopravy bez překážek a opakuje svoji podporu této iniciativě.

3.2 V plánu se však odrážejí překážky, které členské státy kladou zavádění strukturovaných a jasných pravidel pro dokončení vnitřního trhu. Hlavní překážky představují zbytečné celní režimy, chybějící koordinace inspekcí a kontrol prováděných odpovědnými orgány členských států a chybějící elektronická komunikace a interoperabilní systémy. EHSV žádá Komisi, aby co nejdříve zjednodušila celní formality a režimy pro lodě, které plují výhradně mezi přístavy EU, jelikož je to rozhodujícím prvkem pro vytvoření námořního prostoru bez překážek.

3.3 Zjednodušení celních formalit pro lodě plující výhradně mezi přístavy EU je zásadní pro vytvoření evropského námořního prostoru bez překážek. Návrh na změnu celního kodexu Společenství by býval vyřešil problémy, ale vzhledem k jeho nedávné změně navrhujeme, aby byl právní základ vnitřního námořního prostoru začleněn do technického dokumentu, kterým se nový kodex provádí. V tomto dokumentu je třeba výslovně uvést, že za samotným účelem volného pohybu zboží bude vnitřní námořní prostor zahrnovat zboží Společenství přepravované na palubě lodí plujících mezi dvěma přístavy EU.

3.4 Většina navržených činností se v podstatě omezuje na požadavek, aby členské státy přijaly pozitivní opatření na zlepšení správního rámce a na jeho větší pružnost, ačkoliv by byly zapotřebí naléhavější a závaznější iniciativy.

3.5 Zdá se, že dokument navržený Komisí je příliš zaměřený na jeden ze tří pilířů Lisabonské strategie (hospodářský), Výbor se však domnívá, že by bylo vhodné lépe vyvážit zájmy s ostatními zásadními aspekty, tj. sociálním a environmentálním.

3.6 EHSV podporuje iniciativy na zlepšení právního a regulačního rámce týkající se jednotného trhu pod podmínkou, že nebudou mít nikdy vliv na bezpečnost občanů, pracovníků a životního prostředí a neohrozí zaměstnanost. U některých navržených opatření, např. u osvědčení o výjimce z povinných lodivodských služeb, se totiž zdá, že by riziko mohlo skutečně vzniknout.

3.7 Námořní dopravou je možné přepravovat obrovské objemy nákladu s příznivým poměrem emisí CO_2 na 1 tunu/kilometr. Toto odvětví má dále velký potenciál na zlepšení – může rozvinout nové technologie motorů, využívat „čistší“ paliva a snížit rychlost plavby. Pokud se sníží doba čekání v přístavech související se zbytečnými administrativními postupy, zvýší se pohyb lodí v přístavech, čímž se zvýší efektivita, sníží náklady a přispěje se k dosažení cílů v oblasti snížení skleníkových plynů a k bezpečné a udržitelné mobilitě ([3]). V prostoru bez překážek se námořní doprava stane zajímavější, jelikož se tak podpoří způsob dopravy šetrný k životnímu prostředí.

([3]) Námořní a vnitrozemská vodní doprava šetrnější k životnímu prostředí (TEN/365), zpravodajka: paní Bredima.

3.8 EHSV již vyjádřil svoji podporu programu Marco Polo II, jehož cílem je snížit přetíženost silnic, omezit dopad dopravního systému na životní prostředí a posílit intermodální dopravu tím, že se předpokládaný celkový roční nárůst mezinárodní nákladní silniční dopravy přesune na pobřežní plavbu, železniční dopravu a vodní cesty. Akční plán doplňuje širší strategii, která zahrnuje provádění projektu mořských dálnic. Zahájení provozu evropského satelitního polohovacího systému Galileo tuto strategii dále zjednoduší.

3.9 Navržená opatření na administrativní zjednodušení pokračují v již zavedené pozitivní praxi Unie, tj. prověřovat nezbytnost a účinnost zastaralých právních předpisů Společenství nebo analyzovat vnitrostátní postupy a právní předpisy, které jsou v rozporu se zásadami Smlouvy.

4. **Konkrétní připomínky – krátkodobá opatření**

4.1 *Směrnice*

4.1.1 Navržená směrnice určitě není nejdůležitějším opatřením z opatření vytyčených v akčním plánu. Zrušuje platnou směrnici 2002/6/ES a umožňuje zjednodušit postupy prostřednictvím tří hlavních inovací: používání stávajícího evropského modelu jako alternativy k modelu navrženému úmluvou FAL Mezinárodní námořní organizace (IMO) ze dne 9. dubna 1965 (revidovaná v červenci 2005), aby se zabránilo nadbytečnému množství dokumentace; používání elektronického přenosu; stanovení jediného orgánu, kterému se budou předkládat všechna požadovaná prohlášení a všechny požadované dokumenty.

4.1.2 EHSV hodnotí kladně návrh směrnice, která jednoduchými důmyslnými opatřeními usnadňuje úlohu kapitánů a majitelů lodí. Doporučuje, aby zjednodušení nijak negativně neovlivnilo stávající úroveň ochrany zdraví a životního prostředí, především co se týče např. předpisů v oblasti lodního odpadu a zbytků lodního nákladu.

4.2 EHSV se domnívá, že je třeba jasněji stanovit pokyny pro zrychlení kontroly dokladů, pokud jde o živočišné a rostlinné produkty převážené mezi přístavy EU. Šíření pandemií, např. ptačí či prasečí chřipky, znepokojují veřejnost na celém světě a vyžadují zvýšená bezpečností opatření. Sledovatelnost původu produktů je zásadní pro ohraničení případných ohnisek nákazy, a musí se tedy jasně prokázat, že navržená opatření nijak nesníží stávající normy.

5. **Konkrétní připomínky – střednědobá opatření**

5.1 Část námořní dopravy představují lodě, které plují mezi dvěma nebo více přístavy EU s jedním nebo více mezipřistáními ve třetí zemi nebo ve svobodném pásmu. EHSV se domnívá, že je potřeba zjednodušit administrativní povinnosti pro tyto lodě. Rozvoj letecké a kosmické techniky na lokalizaci a sledování a postupné zlepšování systémů elektronické identifikace zboží Společenství mohou současně zaručit bezpečnost původu a značně snížit dobu a náklady majitelů lodí.

5.2 Posílení systémů elektronického přenosu dat – elektronické prostředí v námořní dopravě, které se výborně doplňuje se systémem stanoveným novým celním kodexem Společenství, jenž bude využívat elektronický celní systém stanovený rozhodnutím č. 70/2008/ES – patří mezi řešení, která EHSV prosazoval za účelem zlepšení života občanů a snížení zbytečné a škodlivé byrokracie.

5.3 Jednotný správní portál je rovněž očekáván. Ptáme se pouze, proč ještě nebyl spuštěn. EHSV s přesvědčením podporuje tento návrh a žádá členské státy, aby rychle přijaly nezbytná opatření.

5.4 Zjednodušení pravidel pro dopravu nebezpečných věcí. Stávající pravidla stanovují řadu povinností pro nebezpečné věci, které jsou přepravovány více druhy dopravy, ne pouze jedním. Námořní doprava je stále častěji součástí multimodálního řetězce a je handicapována oproti alternativním jednodruhovým řešením, např. oproti silniční dopravě, což odrazuje od využívání lodí. EHSV rozhodně respektuje úroveň bezpečnosti v námořní dopravě, domnívá se však, že by mohla být přijata určitá opatření, především co se týče lodí typu ro-ro (roll-on/roll-off), jež přepravují dopravní prostředky, které již splňují požadavky stanovené směrnicí o dopravě nebezpečných věcí nebo dohodu ADR o mezinárodní dopravě ze dne 30. září 1957.

6. **Konkrétní připomínky – opatření, která se mají postupně přijmout prostřednictvím doporučení**

6.1 **Koordinace správních kontrol**. Se stejnou logikou jakou má jednotný portál, by přístavní, celní a policejní orgány měly harmonizovat a plánovat společné kontroly pokud možno ve stejnou dobu nebo je plánovat rychle po sobě. Tímto opatřením by se ušetřilo spoustu času při vykládce, vzhledem k tomu, že v některých členských státech je tato povolena pouze po provedení všech kontrol. EHSV silně podporuje tento návrh.

6.2 **Usnadnění komunikace mezi správními orgány**. V tomto návrhu je uveden velmi ožehavý problém: používání společného jazyka v námořní dopravě. Komise elegantně navrhuje používat se sousedy společný dohodnutý jazyk nebo angličtinu. Komise jde za tradiční diplomatickou rezervovanost a zdůrazňuje význam této volby z praktických důvodů. Tento návrh je rozumný a k danému účelu přiměřený. EHSV se nicméně domnívá, že tak, jako v letecké dopravě, by se i v námořní dopravě měl používat společný jazyk, a to nejen z ekonomických, ale rovněž z bezpečnostních důvodů. *Mayday* je univerzální nouzový signál a v mezinárodních rádiových kanálech by se normálně měla používat angličtina. Pro snadnější porozumění by se mohly zavést elektronické překladače schopné přeložit do odpovídajících jazyků formuláře, jež má každá loď vyplnit při přistání.

6.3 **Vydávání osvědčení o výjimce z povinných lodivodských služeb**. EHSV žádá, aby se tento návrh pečlivě uvážil, jelikož jej neshledává ani užitečným ani odpovídajícím. Povolání přístavních lodivodů má vysokou odbornost a je úzce spjato s každodenní praxí v jejich domovských přístavech, ve kterých, jak je známo, se mohou v důsledku proudů, přílivu a odlivu, meteorologických podmínek a provozu neočekávaně změnit plavební podmínky. Úspora času není tak značná a náklady odpovídají nezbytným bezpečnostním opatřením. EHSV vyzývá Komisi, aby přezkoumala tento návrh a prošetřila s organizacemi lodivodů lepší způsoby zlepšení služeb bez snížení bezpečnosti.

6.4 **Racionalizace provozu a prostoru**. EHSV se domnívá, že toto opatření zvyšuje konkurenci mezi různými námořními a přístavními orgány. Přístavní orgány by měly vážně zvážit nutnost neznevýhodňovat středně velké a malé lodě. Lepší služby zvyšují provoz a Výbor proto považuje za zřejmé, že každý orgán rozhodne o plánování investic nezbytných k dosažení vyšší efektivity svého přístavu. Rada je však dobrá!

6.5 EHSV se nakonec domnívá, že návrh Komise je třeba provést rychleji a požaduje, aby vzhledem k důležitosti pobřežní plavby byl zvýšen počet personálu nezbytného ve službách, které se budou zabývat prováděním jejího programu, neboť tento počet je v současnosti nevysvětlitelně nízký.

V Bruselu dne 4. listopadu 2009

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Mario SEPI