Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα την «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή απόπλου από λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας και για την κατάργηση της οδηγίας 2002/6/ΕΚ»

COM(2009) 11 τελικό – 2009/0005 (COD)

και την

«Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών - Ανακοίνωση και σχέδιο δράσης για τη δημιουργία ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα»

COM(2009) 10 τελικό

(2010/C 128/25)

Εισηγητής: **ο κ. ΙΟΖΙΑ**

Στις 27 Φεβρουαρίου 2009, και σύμφωνα με το άρθρο 80, παράγραφος 2 της Συνθήκης περί Ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής σχετικά με την:

Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή απόπλου από λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας και για την κατάργηση της οδηγίας 2002/6/ΕΚ

COM(2009) 11 τελικό – 2009/0005 (COD).

Στις 21 Ιανουαρίου 2009, και σύμφωνα με το άρθρο 262 της Συνθήκης περί Ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, η Επιτροπή αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής σχετικά με την:

Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών - Ανακοίνωση και σχέδιο δράσης για τη δημιουργία ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα

COM (2009) 10 τελικό.

Το ειδικευμένο τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών», στο οποίο ανατέθηκαν οι σχετικές προπαρασκευαστικές εργασίες της ΕΟΚΕ, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 8 Σεπτεμβρίου 2009 με βάση την εισηγητική έκθεση του κ. ΙΟΖΙΑ.

Κατά την 457η σύνοδο ολομελείας της, της 4ης και 5ης Νοεμβρίου 2009 (συνεδρίαση της 4ης Νοεμβρίου 2009), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 159 ψήφους υπέρ, 2 ψήφους κατά και 1 αποχή την ακόλουθη γνωμοδότηση:

1. **Συμπεράσματα και συστάσεις**

1.1. Η ΕΟΚΕ επικροτεί γενικά την ανακοίνωση της Επιτροπής για τη δημιουργία ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών και την πρόταση οδηγίας σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας η οποία καταργεί την οδηγία 2002/6/ΕΚ.

1.2. Το προτεινόμενο πρόγραμμα εργασίας είναι φιλόδοξο και καλά δομημένο, και το σχέδιο δράσης συνεκτικό και προσανατολισμένο στην επίτευξη των προτεινόμενων στόχων. Απαιτείται η λήψη μέτρων για τη μείωση και τον εξορθολογισμό των διοικητικών διατυπώσεων ώστε να μην έχουν αντίκτυπο στα σημερινά επίπεδα ασφάλειας και ποιότητας των αναγκαίων ελέγχων και προκειμένου να βελτιωθεί η κυκλοφορία κατά τον κατάπλου ή απόπλου των πλοίων.

1.3. Η βελτίωση των λιμενικών δραστηριοτήτων μπορεί να οδηγήσει στον εξορθολογισμό της μεταφοράς εμπορευμάτων που θα συρρέουν από τις χερσαίες στις θαλάσσιες μεταφορές, με την ενίσχυση των συνδυασμένων μεταφορών θαλάσσης, σιδηροδρόμου, εσωτερικών πλωτών οδών και δρόμων, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις της Λευκής Βίβλου για τις Μεταφορές, που επαναλαμβάνονται στην ενδιάμεση εξέταση.

1.4. Ορισμένες ειδικές προτάσεις που περιλαμβάνονται στην ανακοίνωση πρέπει να αναλυθούν περαιτέρω και η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να διοργανώσει συζητήσεις στρογγυλής τραπέζης με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη για τα εξής θέματα: πιστοποιητικά εξαίρεσης πλοηγού, απλούστευση των κανόνων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, μεταφορά ζωικών και φυτικών προϊόντων και συντονισμό των επιθεωρήσεων στους λιμένες (one-stop-shop).

1.5. Η ΕΟΚΕ έχει ήδη στο παρελθόν εκφράσει σαφώς την θέση της για τον ιδιαίτερο χαρακτήρα της υπηρεσίας πλοήγησης στους λιμένες [1], θέση η οποία ισχύει και σήμερα.

1.6. Η ίδια η Επιτροπή στην ανακοίνωσή της με θέμα «Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018» αναφέρει: «Η αυξανόμενη έλλειψη επαγγελματιών της ναυτιλίας, αξιωματικών και κατωτέρων πληρωμάτων ενέχει τον κίνδυνο να χαθεί η κρίσιμη μάζα ανθρώπινων πόρων που στηρίζει την ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών ναυτιλιακών κλάδων εν γένει».

1.7. Η πρόταση σχετικά με τα πιστοποιητικά εξαίρεσης πλοηγού θα μπορούσε να μειώσει περαιτέρω αυτή τη δραστηριότητα και να καταστήσει λιγότερο ελκυστικό το επάγγελμα για πολλούς νέους. Πρέπει να πραγματοποιηθούν σοβαρές μελέτες και αναλύσεις για τις πιθανές θετικές επιπτώσεις, ενώ είναι σαφείς οι αρνητικές επιπτώσεις στην απασχόληση και στην ασφάλεια. Ως εναλλακτική λύση θα μπορούσε να εξεταστεί η επέκταση της τηλεπλοήγησης με τη χρήση των τεχνολογικών καινοτομιών, με εξοικονόμηση χρόνου και κόστους, και με παράλληλη εξασφάλιση υψηλών προτύπων ασφάλειας. Σε περίπτωση σύγκρουσης ή άλλου είδους θαλάσσιου συμβάντος που θα μπορούσε να προκαλέσει υλικές ζημίες ή απώλεια ανθρώπινων ζωών, οι ασφαλιστικές εταιρείες μπορούν να αρνηθούν τις συμβατικές αποζημιώσεις των ζημιών εάν τα ναυτικά φυλλάδια των υπευθύνων του πλοίου - του καπετάνιου και του πρώτου μηχανικού – δεν είναι έγκυρα. Η ΕΟΚΕ συνιστά στην Επιτροπή να ξεκινήσει διαπραγματεύσεις με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, εφοπλιστές, πλοηγούς, συνδικάτα του κλάδου και λιμενικές αρχές για να ελέγξουν τον θετικό αντίκτυπο της πρότασης αυτής στην ασφάλεια και στην απασχόληση.

1.8. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει το σχέδιο δημιουργίας ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα [2], αναπόσπαστο τμήμα του προγράμματος SSS (Short Sea Shipping - θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων): είναι απαραίτητος ο ορισμός μιας κοινοτικής νομικής βάσης, προκειμένου να μπορούν δύο πλοία που μεταφέρουν «κοινοτικά εμπορεύματα» μεταξύ δύο λιμένων της ΕΕ (π.χ. Λισσαβώνα και Νάπολη) να τυγχάνουν της ίδιας μεταχείρισης με τα άλλα μέσα μεταφοράς.

1.9. ΕΟΚΕ θα επιθυμούσε η δυνατότητα αυτή να συμπεριληφθεί στον νέο Κοινοτικό Τελωνειακό Κώδικα. Η ΕΟΚΕ γνωρίζοντας ότι η Επιτροπή δεν προτίθεται να δώσει συνέχεια στην συγκεκριμένη πρόταση, υποστηρίζει ότι η πρόταση αυτή πρέπει τουλάχιστον να συμπεριληφθεί στις διατάξεις εφαρμογής του εν λόγω κώδικα πριν τα τέλη του 2009 ώστε να εφαρμοστεί το ταχύτερο δυνατόν.

1.10. Η ΕΟΚΕ επικροτεί την πρωτοβουλία σχετικά με τη θέσπιση της «ενιαίας θυρίδας», η οποία αφορά κάθε τύπο πρακτικής αλλά και τα άλλα μέτρα εξορθολογισμού, όπως ο προγραμματισμός των επιθεωρήσεων από τις διάφορες λιμενικές αρχές και τα τελωνεία, καθώς και η δυνατότητα διαβίβασης των διοικητικών εγγράφων σε ηλεκτρονική μορφή χωρίς ωστόσο να θίγονται οι δράσεις των τελωνειακών αρχών όσον αφορά την καταπολέμηση εγκληματικών ενεργειών.

1.11. Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να αναλύσει περαιτέρω την προβληματική σχετικά με την αναγνώριση των ίδιων προνομίων που ισχύουν για τα πλοία που εκτελούν μεταφορές μεταξύ δύο λιμένων της ΕΕ, με ενδιάμεση στάση σε χώρα εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σύμφωνα με τις οργανώσεις των πλοιοκτητών πρόκειται για έναν σημαντικό αριθμό πλοίων που θα μπορούσαν να επωφεληθούν από τα πλεονεκτήματα του ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα.

1.12. Η υιοθέτηση των αγγλικών ως κοινής γλώσσας των θαλάσσιων μεταφορών, όπως ισχύει στις αεροπορικές μεταφορές, θα διευκολύνει πολύ τις διοικητικές πρακτικές και διατυπώσεις.

2. **Η ανακοίνωση και το σχέδιο δράσης της Επιτροπής**

2.1. Σε κάθε τρόπο μεταφοράς θα πρέπει να διασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων και αγαθών στον ίδιο βαθμό. Ενδείκνυται να καταστούν πιο συγκεκριμένα τα πλεονεκτήματα της ενιαίας αγοράς με την ανάπτυξη δράσεων που να διευκολύνουν την επίτευξη του στόχου αυτού. Σήμερα οι θαλάσσιες μεταφορές δεν έχουν τα ίδια προνόμια με τις χερσαίες μεταφορές. Οι διατυπώσεις, το διοικητικό κόστος, καθώς και οι πολλαπλοί έλεγχοι αποθαρρύνουν τη χρήση των θαλάσσιων μεταφορών αγαθών στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2.2. Στο έγγραφο της Επιτροπής αντιμετωπίζεται το πρόβλημα των διαδικασιών των θαλάσσιων μεταφορών, το ότι δηλαδή ακόμη και οι μεταφορές «κοινοτικών αγαθών» ελεύθερης κυκλοφορίας μεταξύ δύο λιμένων της ΕΕ υπόκεινται σε ειδικούς τελωνειακούς κανόνες και κανόνες μεταφοράς, ρυθμίσεις για τα φυτά και τα ζώα και διάφορες διατυπώσεις.

2.3. Υπενθυμίζεται ότι το Συμβούλιο προωθούσε τη χρήση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων ήδη από το 2006, και το αυτό έπραξε το 2007. Στην ανακοίνωση αναφέρεται επίσης η γνωμοδότηση του 2006 της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, η οποία ζητούσε την κατάργηση των ελέγχων στα εσωτερικά σύνορα για τις θαλάσσιες μεταφορές.

2.4. Κατά την ενδιάμεση αναθεώρηση της Λευκής Βίβλου για την πολιτική μεταφορών, η Επιτροπή ανακοίνωσε τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα. Η θέση αυτή επικυρώθηκε στην Μπλε Βίβλο για μια ολοκληρωμένη πολιτική των θαλάσσιων μεταφορών. Εντάσσεται δε στη στρατηγική για την απλοποίηση της νομοθεσίας και στην πολιτική βελτίωσης της νομοθεσίας.

2.5. Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων SSS (Short Sea Shipping) μπορούν να συμβάλουν στη βελτίωση της ποιότητας της προσφοράς διότι τα πλοία παράγουν λιγότερους ρύπους ανά τόνο μεταφοράς, έχουν μικρότερο εξωτερικό κόστος και μειώνουν τη συμφόρηση της οδικής κυκλοφορίας.

2.6. Η συχνότερη χρήση των SSS ενδέχεται να βοηθήσει την Ένωση να υλοποιήσει τους στόχους των εκπομπών CO_2 κατά την μετά το Κυότο περίοδο.

2.7. Το σύστημα VTS/VTMIS (Vessel Traffic Services/Vessel Traffic Information and Management Systems - Υπηρεσίες εξυπηρέτησης κυκλοφορίας των πλοίων (ΥΕΚΠ)/ Σύστημα διαχείρισης της κυκλοφορίας των σκαφών και σχετικής πληροφόρησης), που χρησιμοποιεί το AIS (Automatic Identification System- Σύστημα Αυτόματου εντοπισμού) είναι αναπόσπαστο τμήμα, μαζί με το LRIT (Long-Range Identification and Tracking of Ships- Σύστημα Αναγνώρισης και Εξ Αποστάσεως Παρακολούθησης Πλοίων), του μελλοντικού e-Maritime περιβάλλοντος για τη μεταφορά αγαθών και για τη ναυσιπλοΐα. Η χρήση της τεχνολογίας, σε συνδυασμό με ένα σύστημα παρακολούθησης και ολοκληρωμένου ελέγχου θα αυξήσει στο μέλλον τις δυνατότητες τήρησης υπό έλεγχο της κυκλοφορίας των πλοίων.

[1] ΕΕ C 48 της 21.2.2002, σελ. 122· ΕΕ C 294 της 25.11.2005, σελ. 25· ΕΕ C 168 της 20.7.2007, σελ. 50.

[2] ΕΕ C 27 της 3.2.2009, σελ. 45-48

2.8. Στο σχέδιο δράσης της Επιτροπής περιλαμβάνονται 11 μέτρα, 3 βραχυπρόθεσμα, 4 μεσοπρόθεσμα και 4 συστάσεις προς τα κράτη μέλη.

2.9. Τα μέτρα που θα πρέπει να υλοποιηθούν εντός του 2009, τα βραχυπρόθεσμα δηλαδή, είναι τα εξής:

— Απλούστευση τελωνειακών διατυπώσεων για πλοία που πλέουν μόνον μεταξύ λιμένων της ΕΕ.

— Κατευθύνσεις επίσπευσης των ελέγχων εγγράφων που αφορούν τη μεταφορά ζωικών και φυτικών προϊόντων μεταξύ λιμένων της ΕΕ.

— Εξορθολογισμός των εγγράφων που απαιτούνται με βάση διαφορετικά νομοθετήματα.

2.10. Το σχέδιο δράσης προβλέπει μεσοπρόθεσμα μέτρα που θα πρέπει να υποβληθούν το 2010:

— Απλούστευση διοικητικών διατυπώσεων για πλοία που πλέουν μεταξύ λιμένων της ΕΕ αλλά με ενδιάμεση στάση σε τρίτη χώρα ή ελεύθερη ζώνη.

— Αναβαθμισμένη μετάδοση ηλεκτρονικών δεδομένων.

— Ενιαία διοικητική θυρίδα.

— Απλούστευση των κανόνων θαλάσσιας μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων.

2.11. Τα τέσσερα μακροπρόθεσμα μέτρα που πρέπει να υιοθετηθούν μετά το 2010 είναι:

— Συντονισμός των διοικητικών επιθεωρήσεων με σκοπό τη συντόμευση των χρόνων παράδοσης των εμπορευμάτων.

— Διευκόλυνση της διοικητικής επικοινωνίας.

— Έκδοση πιστοποιητικού εξαίρεσης πλοηγού (ΠΕΠ).

— Εξορθολογισμός ροής και χώρου στους λιμένες.

3. **Παρατηρήσεις της ΕΟΚΕ**

3.1. Η ΕΟΚΕ επικροτεί γενικά το σχέδιο δράσης που προτείνει η Επιτροπή, αλλά διατηρεί ορισμένες επιφυλάξεις που θα παρουσιάσει σε επόμενα σημεία της παρούσης γνωμοδότησης. Το σχέδιο δημιουργίας ενός θαλάσσιου χώρου χωρίς σύνορα έχει αποτελέσει ήδη αντικείμενο εξέτασης από την ΕΟΚΕ η οποία επαναλαμβάνει την υποστήριξή της στην πρωτοβουλία αυτή.

3.2. Στο σχέδιο γίνονται ωστόσο αισθητές οι δυσκολίες που δημιουργούν τα κράτη μέλη όσον αφορά την υλοποίηση ενός οργανικού και σαφούς τομέα σχετικά με την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς. Τα μεγαλύτερα εμπόδια συνίστανται στις περιττές τελωνειακές διαδικασίες, στον ελλιπή συντονισμό των επιθεωρήσεων και των ελέγχων από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, στην έλλειψη ηλεκτρονικής επικοινωνίας και διαλειτουργικών συστημάτων. Η ΕΟΚΕ ζητεί από την Επιτροπή να απλοποιηθούν το συντομότερο δυνατό οι τελωνειακές διατυπώσεις και οι διαδικασίες για τα πλοία που ταξιδεύουν αποκλειστικά μεταξύ λιμένων της ΕΕ, δεδομένου ότι πρόκειται για καθοριστικής σημασίας παράγοντα όσον αφορά τη δημιουργία του ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα.

3.3. Η απλοποίηση των τελωνειακών διατυπώσεων για τα πλοία που ταξιδεύουν αποκλειστικά μεταξύ λιμένων της ΕΕ είναι καθοριστικής σημασίας για την υλοποίηση του ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου χωρίς σύνορα. Η πρόταση τροποποίησης του κοινοτικού τελωνειακού κώδικα θα είχε λύσει τα προβλήματα, αλλά στην πρόσφατη τροποποίησή του, προτείνεται να εισαχθεί η νομική βάση του ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών στο τεχνικό έγγραφο εφαρμογής του νέου κώδικα. Στο έγγραφο αυτό πρέπει να διευκρινιστεί ότι για την ελεύθερη κυκλοφορία των κοινοτικών εμπορευμάτων, στον ευρωπαϊκό χώρο θαλάσσιων μεταφορών θα συμπεριλαμβάνονται τα κοινοτικά αγαθά επί των πλοίων που ταξιδεύουν μεταξύ δύο λιμένων της ΕΕ.

3.4. Οι περισσότερες από τις προτεινόμενες δράσεις περιορίζονται, πράγματι, στο να καλούν τα κράτη μέλη να υιοθετήσουν μέτρα που να ευνοούν τη βελτίωση και την απλούστευση του διοικητικού πλαισίου, ενώ απαιτούνται περισσότερο δεσμευτικές και υποχρεωτικές πρωτοβουλίες.

3.5. Το κείμενο που προτείνει η Επιτροπή επικεντρώνεται κυρίως σε έναν από τους τρεις πυλώνες της στρατηγικής της Λισσαβώνας, στον οικονομικό, ενώ κατά τη γνώμη της ΕΟΚΕ θα έπρεπε να υπάρχει μια καλύτερη ισορροπία συμφερόντων και με τους άλλους βασικούς πυλώνες, τον κοινωνικό και τον περιβαλλοντικό.

3.6. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει τις πρωτοβουλίες που αποσκοπούν στη βελτίωση του νομοθετικού και ρυθμιστικού πλαισίου σε ό,τι αφορά την ενιαία αγορά, υπό τον όρο ότι αυτά τα μέτρα δεν θα έχουν καμιά επίπτωση στην ασφάλεια των πολιτών, των εργαζομένων και του περιβάλλοντος ούτε θα θέτουν σε κίνδυνο την απασχόληση. Για ορισμένα από τα μέτρα που προτείνονται, όπως τα πιστοποιητικά εξαίρεσης πλοηγού, ο κίνδυνος αυτός είναι ορατός.

3.7. Οι θαλάσσιες μεταφορές καθιστούν δυνατή τη μεταφορά εμπορευμάτων με αποδεκτή τιμή εκπομπών CO_2 ανά μεταφερόμενο τόνο / χιλιόμετρο. Εξάλλου ο κλάδος έχει μεγάλα περιθώρια βελτίωσης, με την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών για τους κινητήρες, με τη χρήση καθαρότερων καυσίμων, με τη μείωση της ταχύτητας ναυσιπλοΐας. Εάν μειωθεί ο χρόνος αναμονής στους λιμένες, που οφείλεται σε περιττές διοικητικές διαδικασίες, πολλαπλασιάζεται η κίνηση των πλοίων, με κέρδος όσον αφορά την απόδοση και το κόστος και επιτυγχάνονται οι στόχοι μείωσης των αερίων του θερμοκηπίου και η ασφαλής και βιώσιμη κινητικότητα ([3]). Οι μεταφορές εντός του χώρου χωρίς σύνορα θα είναι πιο συμφέρουσες και παράλληλα φιλικές προς το περιβάλλον.

([3]) ΕΕ C 277 της 17.11.2009, σελ. 20–24 – Εισηγήτρια: η κα ΜΠΡΕΔΗΜΑ.

3.8. Η ΕΟΚΕ έχει ήδη εκφράσει την υποστήριξή της στο πρόγραμμα Marco Polo II που αποσκοπεί στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, στη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος μεταφορών και στην ενίσχυση των συνδυασμένων μεταφορών με την μετατόπιση του προβλεπόμενου αυξανόμενου ετήσιου όγκου των διεθνών χερσαίων μεταφορών προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Το σχέδιο δράσης συμπληρώνει μια ευρύτερη στρατηγική στην οποία περιλαμβάνεται η υλοποίηση των θαλάσσιων αυτοκινητόδρομων. Η θέση σε ισχύ του ευρωπαϊκού συστήματος προσδιορισμού θέσης μέσω δορυφόρου Galileo, θα συμβάλει στην περαιτέρω απλοποίηση της στρατηγικής αυτής.

3.9. Τα μέτρα διοικητικής απλοποίησης που προτείνονται ακολουθούν μια πάγια πλέον και θετική πρακτική της Ένωσης να ελέγχει την αναγκαιότητα και την αποτελεσματικότητα παρωχημένων κοινοτικών κανόνων ή να αναλύει εθνικές πρακτικές και νόμους που είναι σε αντίθεση με τις αρχές της Συνθήκης.

4. **Ειδικές παρατηρήσεις. Τα βραχυπρόθεσμα μέτρα**

4.1. *Η οδηγία*

4.1.1. Η πρόταση οδηγίας δεν είναι ασφαλώς το σημαντικότερο μέτρο από αυτά που περιλαμβάνει το σχέδιο δράσης. Η οδηγία αυτή καταργεί την ισχύουσα οδηγία 2002/6/ΕΚ και καθιστά δυνατή την απλοποίηση των διαδικασιών με τρεις κύριες καινοτομίες: τη χρησιμοποίηση του υφιστάμενου ευρωπαϊκού εντύπου όπως προβλέπεται από τη σύμβαση FAL του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), της 9ης Απριλίου 1965 και η οποία αναθεωρήθηκε τον Ιούλιο του 2005 για τη μείωση του όγκου των εγγράφων, τη χρησιμοποίηση ηλεκτρονικών μέσων διαβίβασης, τον ορισμό μιας και μόνης αρμόδιας αρχής στην οποία να διαβιβάζονται όλες οι δηλώσεις και τα απαιτούμενα έγγραφα.

4.1.2. Η ΕΟΚΕ επικροτεί την πρόταση οδηγίας, η οποία συμβάλλει με απλό τρόπο στη διευκόλυνση του έργου των πλοιάρχων και των πλοιοκτητών. Συνιστά δε η απλοποίηση αυτή σε καμιά περίπτωση να μην επηρεάσει αρνητικά τα υφιστάμενα επίπεδα των μέτρων ασφάλειας της υγείας και του περιβάλλοντος ειδικότερα όσον αφορά τους κανόνες σχετικά με τα απόβλητα των πλοίων και τα κατάλοιπα φορτίου.

4.2. Η ΕΟΚΕ εκτιμά ότι πρέπει να διευκρινιστούν καλύτερα οι κατευθυντήριες γραμμές για την επίσπευση των ελέγχων εγγράφων που αφορούν τη μεταφορά ζωικών και φυτικών προϊόντων μεταξύ λιμένων της ΕΕ. Η διάδοση πανδημιών όπως η γρίπη των πτηνών και των χοίρων, θορυβούν την κοινή γνώμη παγκοσμίως και απαιτούν αυξημένα μέτρα ασφάλειας. Η ιχνηλασιμότητα της προέλευσης των προϊόντων είναι καθοριστικής σημασίας για τον περιορισμό τυχόν εστιών και για τον λόγο αυτό από τα προτεινόμενα μέτρα θα πρέπει να προκύπτει με σαφήνεια ότι δεν θα υπάρξει καμιά μείωση των υφιστάμενων κανόνων.

5. **Ειδικές παρατηρήσεις. Τα μεσοπρόθεσμα μέτρα**

5.1. Ένα ποσοστό της ναυσιπλοΐας καλύπτεται από τα πλοία που πλέουν μεταξύ λιμένων της ΕΕ αλλά με ενδιάμεση στάση σε τρίτη χώρα ή ελεύθερη ζώνη. Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι είναι αναγκαία η απλούστευση των διοικητικών διατυπώσεων για τα πλοία αυτά. Η ανάπτυξη των αεροδιαστημικών τεχνολογιών εντοπισμού και ιχνηλάτησης, καθώς και η βαθμιαία βελτίωση των συστημάτων ηλεκτρονικής αναγνώρισης των κοινοτικών αγαθών μπορούν να εγγυηθούν την ασφάλεια της προέλευσης και ταυτόχρονα να μειώσουν σημαντικά τον χρόνο και το κόστος για τους πλοιοκτήτες.

5.2. Η αναβαθμισμένη μετάδοση ηλεκτρονικών δεδομένων, το e-Maritime περιβάλλον, που εντάσσονται πλήρως στο σύστημα που προβλέπει ο νέος κοινοτικός τελωνειακός κώδικας που θα χρησιμοποιεί ένα σύστημα ηλεκτρονικού τελωνείου, όπως προβλέπεται εξάλλου στην απόφαση 70/2008, αποτελεί μία από τις λύσεις που επικροτεί η ΕΟΚΕ για τη βελτίωση της ζωής των πολιτών και τη μείωση της άσκοπης και επιζήμιας γραφειοκρατίας.

5.3. Αναμένεται επίσης η ενιαία διοικητική θυρίδα. Τίθεται το ερώτημα γιατί δεν έχει ακόμη υλοποιηθεί. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει την πρόταση αυτή και καλεί τα κράτη μέλη να υιοθετήσουν τα απαραίτητα μέτρα το συντομότερο δυνατό.

5.4. Απλούστευση των κανόνων θαλάσσιας μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων. Οι υφιστάμενοι κανόνες θέτουν περισσότερους περιορισμούς στις διατροπικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων από ό,τι στις μεταφορές με ένα μόνο τρόπο. Οι θαλάσσιες μεταφορές ολοένα και συχνότερα αποτελούν τμήμα μιας διατροπικής αλυσίδας και υφίστανται περισσότερους περιορισμούς σε σχέση με άλλους τρόπους μεταφοράς όπως οι οδικές ή οι σιδηροδρομικές, και τούτο αποθαρρύνει τη χρησιμοποίηση των πλοίων. Με την αυστηρή τήρηση των ειδικών επιπέδων ασφαλείας για τις θαλάσσιες μεταφορές, η ΕΟΚΕ εκτιμά ότι ενδείκνυται η λήψη ορισμένων μέτρων, ειδικότερα όσον αφορά τα πλοία Ro Ro (Roll-on/roll-off), που μεταφέρουν εμπορεύματα που ήδη τηρούν τους κανόνες που προβλέπει η οδηγία για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων ή η συμφωνία ADR της 30ης Σεπτεμβρίου 1957 για τη διεθνή οδική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.

6. **Ειδικές παρατηρήσεις: τα μέτρα που πρέπει να υιοθετηθούν αργότερα μετά από συστάσεις**

6.1. **Συντονισμός των διοικητικών επιθεωρήσεων**. Με την ίδια λογική που διέπει την ενιαία θυρίδα, οι λιμενικές, οι τελωνειακές και οι αστυνομικές αρχές θα πρέπει να συμφωνήσουν και να εκτελούν από κοινού τις επιθεωρήσεις, ει δυνατό την ίδια στιγμή, ή κατόπιν προγραμματισμού. Το μέτρο αυτό θα συμβάλει στην εξοικονόμηση χρόνου κατά την εκφόρτωση, δεδομένου ότι σε ορισμένα κράτη μέλη επιτρέπεται η εκφόρτωση μόνον εφόσον πραγματοποιηθούν όλες οι επιθεωρήσεις. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει θερμά την πρόταση αυτή.

6.2. **Διευκόλυνση της διοικητικής επικοινωνίας**. Στην πρόταση αυτή εντοπίζεται ένα ακανθώδες πρόβλημα: η χρήση μιας κοινής γλώσσας στις θαλάσσιες μεταφορές. Η Επιτροπή, με λεπτότητα, υποδεικνύει τη χρήση μιας συμπεφωνημένης γλώσσας ή τα αγγλικά. Υπερβαίνοντας τις διπλωματικού χαρακτήρα επιφυλάξεις, η Επιτροπή τονίζει τη σημασία της επιλογής αυτής για πρακτικούς λόγους. Η πρόταση αυτή είναι λογική και ενδεδειγμένη για τον επιδιωκόμενο στόχο. Η ΕΟΚΕ θεωρεί όμως ότι, όπως και για τις αεροπορικές μεταφορές, έτσι και τις θαλάσσιες μεταφορές θα πρέπει να υπάρχει μια κοινή γλώσσα, όχι μόνον για οικονομικούς λόγους αλλά και για λόγους ασφάλειας. Το Mayday είναι το διεθνές σήμα κινδύνου, αλλά και στην επικοινωνία μέσω ασυρμάτου θα πρέπει να χρησιμοποιείται κανονικά η αγγλική γλώσσα. Για τη διευκόλυνση της κατανόησης θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ηλεκτρονικά συστήματα μετάφρασης που να μεταφράζουν στα αντίστοιχα ιδιώματα τα έντυπα που πρέπει να συμπληρώνονται σε κάθε εκφόρτωση.

6.3. **Έκδοση πιστοποιητικού εξαίρεσης πλοηγού**. Η ΕΟΚΕ ζητά για να εξεταστεί με προσοχή η πρόταση αυτή την οποία δεν θεωρεί ούτε χρήσιμη ούτε ενδεδειγμένη. Το επάγγελμα των πλοηγών στους λιμένες είναι πολύ υψηλού επαγγελματισμού και συνδέεται άμεσα με την καθημερινή διαχείριση του οικείου λιμένα, του οποίου, όπως είναι γνωστό, μπορεί να αλλάξει αιφνιδίως η πλοϊμότητα λόγω ρευμάτων, παλιρροιών, μετεωρολογικών συνθηκών και της κυκλοφορίας. Η εξοικονόμηση χρόνου δεν είναι συνεπώς δεδομένη και το κόστος επιστρέφει στα αναγκαία μέτρα ασφάλειας. Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να επανεξετάσει την πρόταση και να αναζητήσει με τις οργανώσεις των πλοηγών τους βέλτιστους δυνατούς τρόπους για να βελτιώσει την υπηρεσία χωρίς να μειώσει την ασφάλεια.

6.4. **Εξορθολογισμός ροής και χώρου στους λιμένες**. Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι πρόκειται για ένα «ανταγωνιστικό» μέτρο μεταξύ των διάφορων λιμενικών και ναυτικών αρχών. Οι λιμενικές αρχές θα πρέπει να λάβουν σοβαρά υπόψη τους ότι δεν πρέπει να αποθαρρύνεται η χρήση μικρών και μεσαίων πλοίων. Μια καλύτερη υπηρεσία προσελκύει περισσότερη κυκλοφορία, είναι όμως προφανές ότι κάθε αρχή αποφασίζει τον προγραμματισμό των απαιτούμενων επενδύσεων προκειμένου να βελτιστοποιήσει την απόδοση του λιμένα της. Η συμβουλή ωστόσο είναι καλή!

6.5. Η ΕΟΚΕ εκτιμά, τέλος, η πρόταση της Επιτροπής πρέπει να υλοποιηθεί γρήγορα και ζητεί να ενισχυθούν με το απαιτούμενο προσωπικό οι υπηρεσίες που θα πρέπει να ασχοληθούν με την εφαρμογή του προγράμματος ναυσιπλοΐας μικρών αποστάσεων, που σήμερα ανεξήγητα έχουν μειωθεί, παρά τη σπουδαιότητα του θέματος.

Βρυξέλλες, 4 Νοεμβρίου 2009

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Mario SEPI