Yttrande från Europeiska och sociala kommittén om ”Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater och om upphävande av direktiv 2002/6/EG”

KOM(2009) 11 slutlig – 2009/0005 (COD)

och

”Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén – Meddelande och handlingsplan för att inrätta ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder”

KOM(2009) 10 slutlig

(2010/C 128/25)

Föredragande: **Edgardo Maria IOZIA**

Den 27 februari 2009 beslutade rådet att i enlighet med artikel 80.2 i EG-fördraget rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om

”Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater och om upphävande av direktiv 2002/6/EG”

KOM(2009) 11 slutlig – 2009/0005 (COD).

Den 21 januari 2009 beslutade kommissionen att i enlighet med artikel 262 i EG-fördraget rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om

”Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén – Meddelande och handlingsplan för att inrätta ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder”

KOM(2009) 10 slutlig.

Facksektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 8 september 2009.

Vid sin 457:e plenarsession den 4–5 november 2009 (sammanträdet den 4 november) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 159 röster för, 2 röster emot och 1 nedlagd röst.

1. Slutsatser och rekommendationer

1.1 EESK ställer sig rent generellt positiv till kommitténs meddelande om inrättande av ett europeiskt område för sjötransporter och förslaget till direktiv om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater och om upphävande av direktiv 2002/6/EG.

1.2 Det föreslagna arbetsprogrammet är ambitiöst och välstrukturerat och innehåller en sammanhängande handlingsplan i syfte att uppnå de föreslagna målen. För att förbättra den inkommande och utgående trafiken till gemenskapens hamnar är det nödvändigt att minska och rationalisera de administrativa formaliteterna. Detta bör ske på ett sätt som inte påverkar säkerheten och kvaliteten vid nödvändiga kontroller.

1.3 Genom att förbättra hamnverksamheten kan man rationalisera transporterna av varor, och lägga om trafik från vägar till sjöfart, och därigenom främja intermodaliteten mellan sjöfart, järnväg, inre vattenvägar och vägar, vilket påpekas i vitboken om den gemensamma transportpolitiken och betonades i samband med dess halvtidsöversyn.

1.4 Ett antal specifika förslag i meddelandet måste studeras närmare och EESK ber kommissionen att inrätta forum för samtliga berörda parter för följande frågor: intyg om lotsdispens, formaliteter som rör transporter av farligt gods, animaliska produkter och växtprodukter samt samordning av hamninspektioner (s.k. one-stop shop).

1.5 EESK har redan tidigare presenterat sin syn på de särskilda förhållanden som gäller lotstjänster ([1]), och denna ståndpunkt är fortfarande giltig.

1.6 I sitt meddelande om ”Strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018” påpekar kommissionen att den ”ökande bristen på kvalificerat sjöfolk, befäl liksom manskap, medför en risk för att man inte längre kommer att ha den kritiska massa av mänskliga resurser som upprätthåller den europeiska sjöfartsindustrins konkurrenskraft”.

1.7 Förslaget om intyg om lotsdispens kan leda till att denna verksamhet blir ännu mer sällsynt, vilket skulle göra detta yrke mindre attraktivt för många ungdomar. Det krävs tillförlitliga studier och analyser som visar på de potentiella positiva effekterna. De negativa effekterna på sysselsättning och säkerhet är redan tydliga. Alternativt skulle man i högre utsträckning kunna tillämpa fjärrlotsning med hjälp av olika tekniska innovationer, och därigenom spara tid och pengar samtidigt som en hög säkerhetsnivå bibehålls. Vid kollisioner eller andra former av olyckor till sjöss, som kan orsaka materiell skada eller leda till att människoliv går förlorade, kan försäkringsbolag vägra att ersätta anspråk om tillstånden för dem som ansvarar för fartyget – fartygsbefälet och maskinchefen – inte är giltiga. EESK rekommenderar att kommissionen inrättar ett forum för alla berörda parter (rederier, lotsar, branschorganisationer och hamnmyndigheter) där man kan utvärdera förslagets faktiska konsekvenser i fråga om säkerhet och sysselsättning.

1.8 EESK ställer sig bakom förslaget om att inrätta ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder ([2]) som en integrerad del av närsjöfartsprogrammen. Det är viktigt att man lyckas definiera en rättslig grund för hela gemenskapen, så att fartyg som transporterar gemenskapsvaror mellan två hamnar inom EU (t.ex. Lissabon och Neapel) behandlas på samma sätt som andra transportslag.

1.9 EESK hade helst velat se att denna möjlighet inkluderats i gemenskapens nya tullkodex. EESK har noterat att kommissionen inte avser att ta fasta på detta förslag, och EESK rekommenderar därför att förslaget inkluderas i de kommande genomförandebestämmelserna för kodexen, före slutet av 2009, så att bestämmelserna kan genomföras så snabbt som möjligt.

1.10 Kommittén är mycket positiv till förslaget om att införa en enda kontaktpunkt för alla förfaranden och andra rationaliseringsåtgärder, t.ex. planeringen av inspektionsbesök av olika hamn- och tullmyndigheter. Det kommer också att bli möjligt att skicka administrativa dokument elektroniskt, utan att detta påverkar tullmyndigheternas brottsbekämpande verksamhet.

1.11 EESK ber kommissionen att titta närmare på frågor som rör möjligheten att ge samma privilegier till fartyg som seglar mellan två EU-hamnar men som också anlöper en hamn utanför EU. Enligt olika redarorganisationer gäller detta ett stort antal fartyg, som skulle kunna dra nytta av fördelarna med ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder.

1.12 Att göra engelska till gemensamt språk för sjöfarten, i linje med luftfarten, skulle underlätta de administrativa formaliteterna och ärendena i mycket hög grad.

2. **Kommissionens meddelande och handlingsplan**

2.1 Den fria rörligheten för personer och varor måste också garanteras oavsett transportsätt. Fördelarna med inre marknaden måste förverkligas genom att åtgärder vidtas så att detta mål enkelt kan uppnås. Sjötransporter har i dag inte samma privilegier som landtransporter. Det finns en lång rad formaliteter, byråkratiska bestämmelser och inspektioner som avskräcker från att transportera varor inom Europeiska unionen sjövägen.

2.2 I kommissionsdokumentet behandlas frågan om olika sjötransportförfaranden. Även när fartyget transporterar gemenskapsvaror mellan två hamnar inom EU gäller särskilda regler i fråga om tull och transport, djur- och växtskydd samt andra formaliteter.

2.3 Vi bör hålla i minnet att rådet efterlyste en ökad användning av närsjöfart år 2006, och upprepade samma begäran 2007. I meddelandet hänvisas också till EESK:s yttrande från slutet av 2006, där kommittén efterlyste ett avskaffande av kontrollerna av sjötransporter vid gemenskapens inre gränser.

2.4 I sin halvtidsöversyn av vitboken om den gemensamma transportpolitiken meddelade kommissionen att det ska inrättas ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder. Denna ståndpunkt bekräftades i blåboken om en integrerad havspolitik för Europeiska unionen. Förslaget ligger i linje med strategin om förenklad och bättre lagstiftning.

2.5 Närsjöfarten kan bidra till bättre service. Närsjöfartyg släpper ut mindre föroreningar per transporterat ton varor, genererar lägre externa kostnader och minskar trängseln på våra vägar.

2.6 En ökad användning av närsjöfart skulle kunna hjälpa unionen att uppnå målen för koldioxidutsläpp efter Kyoto.

2.7 Sjötrafiktjänsten och informations- och övervakningssystemet för sjötrafik i gemenskapen (VTS/VTMIS), som använder automatiska identifieringssystem (AIS) vid sidan av långdistanssystem för identifiering och spårning (LRIT), är en viktig del av den framtida e-sjöfartens miljö för varutransporter och navigering. Användningen av denna teknik, som en del av ett integrerat system för kontroll och övervakning, kommer att göra det enklare att övervaka sjöfarten i framtiden.

([1]) EGT C 48, 21.2.2002, s. 122, EUT C 294, 25.11.2005, s. 25, EUT C 168, 20.7.2007, s. 50.

([2]) EUT C 27, 3.2.2009, s. 45–48.

2.8 Kommissionens handlingsplan består av elva åtgärder. Tre åtgärder ska genomföras på kort sikt, fyra på medellång sikt och fyra åtgärder är rekommendationer till medlemsstaterna.

2.9 Åtgärder som ska ha genomförts före slutet av 2009 (kortfristiga åtgärder):

— Förenkling av tullformaliteter för fartyg som enbart går mellan hamnar inom EU.

— Riktlinjer för att påskynda dokumentkontrollen i samband med transport av animaliska produkter och växtprodukter mellan hamnar inom EU.

— Förenkling av dokument som krävs av olika rättsinstanser.

2.10 Åtgärder på medellång sikt som ska läggas fram under 2010:

— Förenkling av administrativa förfaranden för fartyg som går mellan hamnar inom EU men även går in i en tredjelandshamn eller en frizon.

— Förbättrad elektronisk dataöverföring.

— En enda administrativ kontaktpunkt.

— Förenkling av bestämmelserna om sjötransport av farligt gods.

2.11 Fyra långsiktiga åtgärder i form av rekommendationer:

— Samordning av administrativa kontroller för att minska handläggningstiden.

— Förenklade administrativa kontakter.

— Utfärdande av intyg om lotsdispens (PEC).

— Rationalisering av flöden och plats i hamnarna.

3. **Kommentarer**

3.1 EESK välkomnar med emfas den övergripande handlingsplan som presenteras av kommissionen, men vill reservera sig på några punkter, vilka behandlas i detta yttrande. Idén med att skapa ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder har redan behandlats av EESK, som vill upprepa sitt stöd för detta initiativ.

3.2 Planen påverkas dock av de svårigheter som medlemsstaterna skapat i samband med att införa ett övergripande och tydligt regelverk för fullbordandet av inre marknaden. De största hindren är onödiga tullförfaranden, bristen på samordning av inspektioner och kontroller av berörda myndigheter inom medlemsstaterna och bristen på elektronisk kommunikation och driftskompatibla system. EESK ber kommissionen att å det snaraste förenkla tullformaliteterna och förfarandena för fartyg som enbart går mellan hamnar inom EU som ett första steg i riktning mot inrättandet av ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder.

3.3 Förenklade tullformaliteter för fartyg som endast går mellan hamnar inom EU är av avgörande betydelse för inrättandet av ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder. Förslaget om att ändra gemenskapens tullkodex skulle ha löst problemet, men eftersom kodexen nyligen ändrats föreslår kommittén att den rättsliga grunden för det europeiska området för sjötransporter utan hinder inkluderas i de tekniska genomförandebestämmelserna för den nya kodexen. Det bör klart framgå i detta dokument, med tanke på den fria rörligheten för gemenskapsvaror, att det europeiska området för sjötransporter kommer att inkludera gemenskapsvaror ombord på fartyg som går mellan två hamnar inom EU.

3.4 Många av de föreslagna åtgärderna begränsas i praktiken till att medlemsstaterna anmodas att aktivt verka för att förbättra och effektivisera det administrativa arbetet, samtidigt som det krävs bindande och mycket strängare bestämmelser.

3.5 I sitt dokument tycks kommissionen i alltför stor utsträckning ha koncentrerat sig på en av Lissabonstrategins tre pelare, den ekonomiska pelaren. Kommittén anser att det krävs en bättre balans mellan dessa intressen och andra viktiga aspekter, dvs. de sociala och miljömässiga dimensionerna.

3.6 EESK stöder förslaget om att förbättra regelverket för inre marknaden, förutsatt att dessa åtgärder inte påverkar säkerheten för allmänheten och arbetstagarna, inte inverkar negativt på miljön och inte heller hotar sysselsättningen. Det tycks finnas en verklig risk för detta i fråga om vissa åtgärder, t.ex. förslaget om intyg om lotsdispens.

3.7 Sjöfarten möjliggör transport av mycket stora volymer varor till en mycket låg mängd koldioxidutsläpp per ton och kilometer. Det finns också utrymme för betydande förbättringar inom branschen genom att man utvecklar ny motorteknik, använder renare bränsle och sänker hastigheten. Genom att minska väntetid i hamn som beror på onödig byråkrati, kan fartygen lossas och lastas snabbare, vilket leder till ökad effektivitet och kostnadsbesparingar samtidigt som det bidrar till att uppnå målen med lägre utsläpp av växthusgaser samt säkrare och mer hållbara transporter ([3]). Transporter inom det europeiska området för sjötransporter utan hinder kommer att bli attraktivare och detta kommer att främja ett miljövänligt transportslag.

([3]) EUT C 277, 17.11.2009, s. 20–24 – föredragande: Anna Bredima.

3.8 EESK har redan uttalat sitt stöd för programmet Marco Polo II, som syftar till att minska trängseln, minska godstransportsystemets miljöpåverkan och främja intermodala transporter genom att den beräknade årliga tillväxten av internationella godstransporter på vägar läggs över på närsjöfarten, järnvägen och de inre vattenvägarna. Handlingsplanen kompletterar en mer övergripande strategi som även omfattar genomförandet av projektet för höghastighetsvattenvägar. När det europeiska satellitnavigeringssystemet Galileo tas i drift kommer denna strategi att förenklas ytterligare.

3.9 De föreslagna åtgärderna för administrativ förenkling ligger i linje med den positiva praxis som nu skapats inom unionen när det gäller att kontrollera om obsoleta gemenskapslagar verkligen behövs och är effektiva samt när det gäller att granska nationell praxis och lagstiftning som strider mot principerna i fördraget.

4. Särskilda kommentarer – Kortsiktiga åtgärder

4.1 *Direktivet*

4.1.1 Förslaget till direktiv är absolut inte den viktigaste av alla de åtgärder som presenteras i handlingsplanen. Förslaget till direktiv upphäver direktiv 2002/6/EG och leder till förenklade förfaranden tack vare tre viktiga åtgärder: tillämpning av den befintliga europeiska modellen i stället för den modell som anges i Internationella sjöfartsorganisationens konvention om förenkling av formaliteterna i internationell sjöfart, som antogs den 9 april 1965 och reviderades i juli 2005, för att undvika onödig byråkrati, användning av elektroniska överföringssystem och fastställandet av en enda myndighet till vilka alla nödvändiga deklarationer och dokument ska sändas.

4.1.2 EESK ser positivt på förslaget som tack vare några få enkla åtgärder kommer att underlätta arbetet för befälhavare och redare. Kommittén rekommenderar att förenklingen inte får inverka negativt på nu gällande skyddsbestämmelser avseende hälsa och miljö, framför allt i fråga om avfall och lastrester från fartyg.

4.2 EESK anser att riktlinjerna för att påskynda dokumentkontrollen vid transport av animaliska produkter och växtprodukter mellan hamnar inom EU behöver förtydligas ytterligare. Allmänheten världen över är mycket orolig för att pandemier sprids, t.ex. fågelinfluensa och svininfluensa, och efterlyser ytterligare säkerhetsåtgärder. Möjligheten att spåra varors ursprung är av central betydelse för att man ska kunna isolera eventuella smittkällor. Det måste därför tydligt framgå att de föreslagna åtgärderna inte leder till att nuvarande bestämmelser urvattnas på något sätt.

5. Särskilda kommentarer – Åtgärder på medellång sikt

5.1 Vissa sjötransporter utförs av fartyg som går mellan två eller flera hamnar inom EU, men som även går in i en tredjelandshamn eller en frizon. EESK anser att de administrativa förfarandena måste förenklas även för dessa fartyg. Utvecklingen av satellitidentifiering och spårningsteknik samt de förbättrade elektroniska systemen för att identifiera gemenskapsvaror kan sammantaget skapa visshet om varornas ursprung och därmed leda till kortare väntetider och lägre kostnader för redarna.

5.2 Ökad elektronisk dataöverföring, dvs. e-sjöfartssystem, som ligger i linje med det planerade systemet enligt den nya tullkodexen för gemenskapen, där ett e-tullsystem kommer att användas i enlighet med beslut 70/2008, är en av de lösningar som EESK hoppas kommer att förbättra medborgarnas liv och minska onödig och menlig byråkrati.

5.3 Införandet av en enda administrativ kontaktpunkt är också en åtgärd som kommittén väntat på. Vi undrar bara varför en sådan kontaktpunkt inte redan införts. EESK stöder detta förslag med emfas och ber medlemsstaterna att vidta de åtgärder som krävs så snabbt som möjligt.

5.4 Förenkling av bestämmelser avseende transporter av farligt gods. De nuvarande bestämmelserna innebär att många olika regler gäller för farligt gods som transporteras av flera olika transportslag i stället för ett enda. Allt oftare utgör sjöfarten en del av den multimodala transportkedjan och straffas i jämförelse med alternativa lösningar där endast ett transportslag utnyttjas, t.ex. vägtransporter. Detta avskräcker företag från att välja sjötransporter. Samtidigt som det är viktigt att till punkt och pricka leva upp till de säkerhetsnivåer som ställs på sjötransporter anser EESK att ett antal åtgärder kan vidtas, framför allt när det gäller fordonstransport med rorofartyg som redan uppfyller bestämmelserna i direktivet om transport av farligt gods och den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg från den 30 september 1957.

6. Särskilda kommentarer – Rekommendationer avseende långsiktiga åtgärder

6.1 **Samordning av administrativa kontroller för att minska handläggningstiden**. Genom att hamnar, tull och polis använder liknande metoder som den enda administrativa kontaktpunkten kan de samordna och planera de inspektioner som ska utföras så att de sker samtidigt eller inom en kort tidsram. Detta kommer att minska lossningstiderna avsevärt, eftersom lossning i vissa medlemsstater endast är tillåten efter det att alla inspektioner avslutats. EESK stöder i hög grad detta förslag.

6.2 **Förenklade administrativa kontakter**. Detta förslag riktar fokus på en mycket känslig fråga: användningen av ett gemensamt språk inom sjöfarten. Kommissionens förslag är genomtänkt och innebär att man använder ett språk som man har gemensamt med grannländerna eller engelska. Kommissionen väljer att inte längre reservera sig i denna fråga, vilket varit diplomatisk kutym, utan betonar vikten av att välja detta alternativ av praktiska skäl. Förslaget är rimligt och står i proportion till syftet. EESK anser att man inom sjöfarten bör införa ett gemensamt språk, i linje med luftfarten, inte bara av ekonomiska skäl utan också av säkerhetsskäl. ”Mayday” är den internationellt vedertagna nödsignalen, och engelska bör normalt användas i internationell radiokommunikation. I syfte att underlätta förståelsen kan elektroniska översättningsprogram användas för att översätta det pappersarbete som måste utföras i varje hamn till respektive lands språk.

6.3 **Utfärdande av intyg om lotsdispens**. EESK anser att det är mycket viktigt att noga fundera över detta förslag. Kommittén ser inte någon nytta med förslaget och anser att det inte heller är proportionellt. Lotsar utför en uppgift som ställer krav på omfattande yrkeskunskap, som är nära kopplad till den situation som gäller i hemmahamnen, där navigeringsförhållandena som vi alla vet kan förändras snabbt på grund av strömmar, tidvatten, väderlek och trafik. Förslaget leder inte till några avsevärda tidsbesparingar och kostnaderna ligger i linje med de säkerhetsåtgärder som måste vidtas. EESK ber kommissionen att se över förslaget och inleda diskussioner med representanter för lotsarna om hur man kan förbättra denna tjänst utan att ge avkall på säkerheten.

6.4 **Rationalisering av flöden och plats i hamnarna**. EESK anser att detta är en åtgärd som främjar konkurrens mellan de olika sjöfarts- och hamnmyndigheterna. Hamnmyndigheterna bör noga överväga hur man undviker orättvis behandling av medelstora och små fartyg. Bättre service drar till sig mer trafik och enligt kommittén är det självklart att varje hamnmyndighet bör planera de investeringar som krävs för att effektivisera den egna hamnen. Det är dock positivt med goda råd!

6.5 Slutligen anser EESK att kommissionens förslag bör genomföras snabbare. Kommittén anser att de instanser som kommer att ansvara för genomförandet av närsjöfartsprogrammet – som för närvarande har oförklarligt små resurser i förhållande till frågans betydelse – ska få anställa den ytterligare personal som krävs.

Bryssel den 4 november 2009

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs ordförande
Mario SEPI