



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 21.1.2009  
KOM(2009) 10 endelig

**KOMMISSIONENS MEDDELELSE TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET, DET  
EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET**

**Meddelelse og handlingsplan:  
etablering af et europæisk søtransportområde uden barrierer**

{KOM(2009) 11 endelig}

# KOMMISSIONENS MEDDELELSE TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET, DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET

## Meddelelse og handlingsplan: etablering af et europæisk søtransportområde uden barrierer

(EØS-relevant tekst)

### 1. INDLEDNING

Søtransporten tynges af komplekse administrative procedurer, selv når skibene kun sejler mellem EU-havne (søtransport inden for EU) og lasten udelukkende består af varer i fri omsætning ("fællesskabsvarer"). Følgen er, at søtransport af varer inden for EU har udgifter til administrative formaliteter, der gør denne transportform mindre attraktiv, når varer skal flyttes rundt på det indre marked.

Procedurerne foreskrives i en lang række retsregler, hovedsagelig fra EU, som omfatter told- og transportregler, veterinærregler, plantebeskyttelsesregler og formaliteter for fartøjer, der ankommer til eller afgår fra havne, og de fleste interessenter har påpeget, at de udgør en væsentlig hindring for søtransporten inden for EU.

Eftersom transporten til lands ikke belastes af tilsvarende administrative procedurer, er der mange interessenter, som indtrængende har opfordret til, at der gøres noget for søfarten.

Således har Rådet i sine konklusioner af 11. december 2006 om fremme af nærskibsfarten understreget, at det er nødvendigt at tilskynde til anvendelse af nærskibsfart og herunder forenkle de administrative procedurer. Denne opfordring blev gentaget i Rådets konklusioner om Lissabonstrategien af 12. februar 2007. Ved udgangen af 2006 gentog Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg sin opfordring til, at kontrollen ved de indre grænser ophæves for søtransporten.

I midtvejsevalueringen af den transportpolitiske hvidbog<sup>1</sup> lagde Kommissionen op til, at der etableres et europæisk søtransportområde uden barrierer. Også i "blåbogen" om en integreret havpolitik<sup>2</sup> fremhæves nødvendigheden af at ændre den situation, hvor søtrafikken inden for i EU er ringere stillet end andre transportformer. Denne tanke stemmer fint med Kommissionens strategi for forenkling af lovgivningen i EU.

Derudover har Kommissionen udsendt en meddelelse om en europæisk havnepolitik<sup>3</sup>, som tager fat på andre flaskehalse end de administrative barrierer.

---

<sup>1</sup> Kommissionens meddelelse: "Hold Europa i bevægelse - Bæredygtig mobilitet på vores kontinent - Midtvejsevaluering af Europa-Kommissionens hvidbog fra 2001 om transportpolitikken - KOM(2006) 314.

<sup>2</sup> Meddelelse: En integreret EU-havpolitik - KOM(2007) 575 af 10.10.2007.

<sup>3</sup> Meddelelse fra Kommissionen: "Meddelelse om en europæisk havnepolitik"; KOM(2007) 616 endelig af 18. oktober 2007.

## **2. FORMÅLET MED ET EUROPÆISK SØTRANSPORTOMRÅDE UDEN BARRIERER**

Det europæiske søtransportområde uden barrierer er et begreb, som udvider det indre marked til søtransporten inden for EU ved at afskaffe eller forenkle administrative procedurer i denne transport, idet formålet er at gøre den mere attraktiv, effektiv og konkurrencedygtig og at gøre mere for at beskytte miljøet.

Kommissionen har fundet frem til en række foranstaltninger, der kan bringe dette mål nærmere. Dem handler denne meddelelse om.

## **3. NÆRSKIBSFARTENS ROLLE I DEN INTERMODALE GODSLOGISTIKKÆDE**

### **3.1. Nærskibsfarten bidrager til bæredygtig og sikker trafik**

Globaliseringen og EU's udvidelse har ført til stor vækst i transportmængderne gennem de senere årtier. Det har medført trængsel, større miljøbelastning og øget pres på sikkerheden. Prognoserne viser, at efterspørgslen efter transport fortsat vil vokse, og det betyder, at alle transportformer bør udnyttes optimalt, herunder ikke mindst nærskibsfarten, som egner sig godt til Europas lange, fligede kystlinje.

Selv om der uden tvivl kan gøres mere, kan nærskibsfarten, som har forholdsvis lave eksterne omkostninger og høj energieffektivitet, betragtes som den mest miljøvenlige af transportformerne.

Søfarten er også en forholdsvis sikker transportform, og dens infrastrukturomkostninger er langt lavere end landtransportens.

En større udnyttelse af nærskibsfarten vil hjælpe Fællesskabet til at nå sine CO<sub>2</sub>-mål for perioden efter Kyoto.

### **3.2. Tekniske løsninger for enklere administrative procedurer**

En nøgle til en sådan forenkling var kravet om, at fartøjer skulle udstyres med materiel til brug for overvågningen af skibstrafikken.

I henhold til direktiv 2002/59/EF<sup>4</sup> skal næsten alle kategorier af skibe være udstyret med et automatisk identifikationssystem. Midlerne til at overvåge trafikken i bestemte områder er skibstrafiksystemer / trafikovervågnings- og trafikinformations-systemer for skibsfarten (VTS/VTMIS), kystradarer og radiokommunikation.

I 2006 indførte EU ændringerne til IMO's SOLAS-konvention, som betyder, at skibe på over 300 BT skal udrustes med et LRIT-system til identifikation og sporing af skibe på lang afstand; systemet er klar fra januar 2009.

Disse systemer vil tilvejebringe et mere solidt grundlag for indførelsen af et elektronisk system for udveksling af oplysninger om gods og navigation ("e-maritime"), som på sin side vil gøre sektoren mere konkurrencedygtig og byde på alternative

---

<sup>4</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF (EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10)

løsninger til de nuværende administrative formaliteter med deres dokumentkontrol. I denne forbindelse vil ibrugtagningen af et integreret maritimt overvågningssystem, der følger skibenes bevægelser til søs, yderligere forbedre overvågningen af skibstrafikken.

#### **4. VURDERING AF MULIGE FORANSTALTNINGER TIL FORBEDRING AF DET INDRE MARKED FOR NÆRSKIBSFARTEN**

##### **4.1. Høring af interesserede parter**

Interessenterne har indsendt kommentarer til forslaget om et europæisk søtransportområde uden barrierer i forbindelse med høringen om en integreret havpolitik, der blev iværksat i juni 2006. En særlig høring om et europæisk søtransportområde uden barrierer, som skal forbedre det indre marked for søtransport inden for EU, blev lanceret i oktober 2007.

Ideen er blevet præsenteret for de nationale kontaktpunkter for nærskibsfarten (Focal Points for Short Sea Shipping) i december 2007, for søfartsstyrelsernes chefer i april 2008 og på seminarer i marts 2007 og april 2008, og den har kun fået positive kommentarer.

Særlige workshopmøder med interessenterne blev holdt i marts 2007 og april 2008 i Bruxelles og Antwerpen, og i oktober 2007 blev der nedsat en referencegruppe af interessenter med eksperter fra erhvervslivet og administrationerne, som fik til opgave at komme med forslag og følge gennemførelsen af konsekvensanalysen.

Interessenthøringen pegede på en række problemer, der beskrives nærmere nedenfor.

##### **4.2. De vigtigste administrative byrder, som høringen har peget på**

Det var interessenternes opfattelse, at de administrative procedurer for søtransporten alt for tit var unødigt komplekse, overlappede hinanden og ikke var harmoniseret mellem medlemsstaterne eller havnene. Ekspeditionen af indgående og udgående skibe i havnene hæmmes, hvad der øger omkostningerne, ligesom lastning og losning ofte sinkes.

Fællesskabets søhavne indgår ganske rigtigt i EU's ydre grænser, og et skib, der anløber disse havne, skal gennemgå en mængde administrative procedurer ved ankomst og afrejse i henhold til en lang række lovbestemmelser med oprindelse i internationale konventioner og i EU-lovgivningen. Der er regler om told og skat, om grænsekontrol og om handel, statistik, miljø og affald, plantesundhed, veterinære forhold, sundhedsbeskyttelse, transport og sikkerhed (se listen i bilag A til rapporten om konsekvensanalysen). Disse forskrifter er ikke altid ordentligt koordineret, og det fører indimellem til forsinkelser, overlapninger og unødige administrative omkostninger.

Sommetider tillader havne- eller toldmyndigheder ikke, at lastning eller losning påbegyndes, før skibsmeldeformaliteterne er afsluttet. I nogle havne forsinkes toldstedernes lukketider behandlingen af oplysningerne.

Interessenterne fortalte om problemer med forskellig praksis afhængigt af, hvordan operatøren i lastningshavnen er organiseret. F.eks. skal visse tolldokumenter i nogle medlemsstater indleveres i original til et toldsted, som kan ligge langt fra kajen, og både dets åbningstider og dets beliggenhed kan være årsag til logistiske problemer. I nogle havne kan losningen af et skib først påbegyndes, når alle dokumentformaliteter er afsluttet, og det kan tage op til en halv dag.

Men derudover er der andre administrative flaskehalse, som tages op i denne meddelelse:

- Transport af farligt gods er underlagt restriktioner, koster mange penge og er et kompliceret forehavende til søs på grund af overlappningen mellem forskellige organer, der forvalter de tekniske forskrifter, hvad der ofte fører til, at man slet ikke overvejer søtransport, men transporterer varerne på landjorden.
- Sprogbarrierer er en anden væsentlig flaskehals, eftersom nogle havnemyndigheder afviser ladningsmanifeste og skibscertifikater på andre sprog end deres eget.
- Lodstjenester kan være et alvorligt problem. Fartøjer i nærskibsfarten anløber regelmæssigt de samme havne, og deres skibsførere kender udmærket forholdene i disse havne. Alligevel er der ofte lodspligt. Selv om der i nogle lande er mulighed for at få lodsfrigtagelsescertifikat, stilles der ofte nationale krav, som gør det svært at opnå.
- Elektroniske manifeste accepteres ikke overalt i EU's havne. Kun 55 % af havnene bruger elektroniske systemer til at håndtere skibs- og lastoplysninger, og fax og telefon er stadig udbredt.
- Kun få medlemsstater har et enstrengt system for kontakt til administrationen. Sammenkædningen mellem SafeSeaNet og havnenettene er stærkt begrænset, og dataudvekslingen sker, når de nationale myndigheder forlanger det. Udveksling af elektroniske meddelelser mellem havnene foregår praktisk taget ikke.

Der er foretaget en vurdering af, hvilke omkostninger disse administrative procedurer medfører (se rapporten om konsekvensanalysen).

## **5. HANDLINGSPLAN**

For at få det indre marked til også at omfatte søtransport og for at etablere et europæisk søtransportområde uden barrierer fremlægger Kommissionen her en række foranstaltninger, der dels omfatter lovgivningstiltag, dels initiativer, der kræver yderligere forberedelse og vil blive foreslået senere, og endelig anbefalinger til medlemsstaterne. Foranstaltningerne er konsekvensanalyseret, og rapporten herom kan ses på Europa-Kommissionens websted.

### **5.1. Foranstaltninger, der kan iværksættes hurtigt på EU-plan**

#### *5.1.1. Forenkling af toldformaliteterne for fartøjer, der kun sejler mellem EU-havne*

Meningen med et europæisk søtransportområde uden barrierer er, at gøre søtransport mere effektiv ved at afskaffe administrative formaliteter for varer i fri omsætning

(fællesskabsvarer): Når skibe med en last fællesskabsvarer fra en EU-havn anløber en anden EU-havn, skal de ikke fremlægge bevis for, at varerne har status som fællesskabsvarer. Dette bliver et væsentligt nyt skridt i konkretiseringen af det indre marked.

I begyndelsen af 2009 vil Kommissionen foreslå, at forordningen om gennemførelsesbestemmelser til EF-toldkodeksen<sup>5</sup> ændres således, at der indføres en forhåndsformodning om, at varer, der transporteres mellem havne i Fællesskabet, har status som fællesskabsvarer, så man slipper for at forelægge dokumenter som bevis for denne status.

Formodningen vil gælde for varer, der er sendt mellem havne inden for Fællesskabets toldområde om bord på et fartøj, der ikke kommer fra, skal til eller undervejs anløber nogen havn uden for dette område eller en frizone af kontroltype I (jf. gennemførelsesbestemmelserne til EF-toldkodeksen), under forudsætning af forsendelsen foregår på grundlag af et gennemgående transportdokument udstedt i en medlemsstat. Ikke-fællesskabsvarer, der transporteres på disse skibe, vil være henført under en forsendelsesprocedure.

Dermed bliver det muligt at ophæve den nuværende forhåndsformodning, som kun gælder fartøjer, der sejler mellem havne i Fællesskabets toldområde og har forudgående tilladelse fra toldvæsenet: "skibe i fast rutefart", som har fået "meddelt bevilling".

Kommissionen vil foreslå, at de nye regler træder i kraft i 2010. Efter Kommissionens opfattelse vil en ændring af forordningen om gennemførelsesbestemmelser til EF-toldkodeksen være et egnet middel til at nå et af hovedmålene med det europæiske søtransportområde uden barrierer, nemlig en betydelig nedsættelse af den administrative byrde på søtransporten inden for Fællesskabet, uden at dette får negative virkninger for andre kategorier af søtransport af tredjelandsvarer. En sådan ændring vil yderligere øge udbyttet af den moderniserede toldkodeks og den digitale toldbehandling, når det drejer sig om at mindske den administrative byrde for transporten.

#### *5.1.2. Retningslinjer for hurtigere dokumentkontrol ved transport af dyre- og planteprodukter mellem EU-havne*

Der skal føres dokumentkontrol med dyreprodukter og levende dyr med oprindelse i Fællesskabet, når de losses i havne med et grænsekontrolsted og er transporteret med et skib, der ikke er i fast rutefart direkte mellem to fællesskabshavne. Denne regel har til formål at afværge risikoen for, at varer med oprindelse i tredjelande ved et uheld eller svigagtigt udgives for at have oprindelse i Fællesskabet, og således medfører en betydelig risiko for menneskers og dyrs sundhed i Fællesskabet.

Kommissionen vil udsende specifikke retningslinjer for at tilskynde til en mere effektiv og hurtigere håndtering af dyre- og planteprodukter i søtransporten inden for

---

<sup>5</sup> Forordning (EØF) nr. 2454/93 om visse gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EØF) nr. 2913/92 om indførelse af en EF-toldkodeks (EFT L 302 af 19.10.1992, s. 1).

Fællesskabet som beskrevet i Rådets direktiv 89/662/EF om veterinærkontrol<sup>6</sup>, Rådets direktiv 90/425/EØF om veterinærkontrol og zooteknisk kontrol<sup>7</sup> og Rådets direktiv 2000/29/EF om foranstaltninger mod skadegørere på planter eller planteprodukter<sup>8</sup>. Der er mulighed for at samordne de kontroller, især kontrollen med dokumenter, der skal foretages, inden sådanne varer må ekspederes i fællesskabshavne. Mange interessenter har peget på overlapninger i denne kontrol med forsinkelser og højere ekspeditionsomkostninger til følge. Samtidig ser det ud til, at den bedste praksis i nogle havne muliggør en mere effektiv kontrol, uden at det går ud over sikkerheden. Denne bedste praksis vil blive anført i retningslinjerne for de procedurer, der skal følges i forbindelse med søtransport af dyre- og planteprodukter. Retningslinjerne vil bl.a. gøre det tydeligt, hvilke procedurer der skal følges for dyreprodukter og levende dyr med oprindelse i Fællesskabet, hvis skibet anløber en havn med et grænsekontrolsted, og hvilke procedurer der skal følges, når dyreprodukter og levende dyr har oprindelse uden for Fællesskabet. De vil også omfatte varer, der transporteres under en forsendelsesprocedure, omladede varer og varer, der indføres direkte. De vil slå til lyd for, at man belønner en fælles fremgangsmåde, afklare begrebet rutefart samt tilskynde til brug af elektronisk dataoverførsel og til mere effektiv samordning med toldvæsenet.

Kommissionen vil straks tage fat på drøftelserne med medlemsstaterne med henblik på at nå til enighed om disse retningslinjer i 2009. Om nødvendigt kan det i forbindelse med den igangværende revision tages under overvejelse at indføre ændringer i Fællesskabets indførselsprocedurer for dyreprodukter og levende dyr.

### 5.1.3. *Rationalisering af kravene om dokumenter i forskellige dele af lovgivningen*

En anden måde at forenkle de administrative procedurer på vil blive at afklare anvendelsen af de harmoniserede IMO FAL-formularer, og til den ende vil der blive stillet forslag om et nyt direktiv fra Europa-Parlamentet og Rådet til afløsning af direktiv 2002/6/EF om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til og/eller afgår fra havne<sup>9</sup>. Forslaget vil kræve, at der benyttes elektroniske overførselssystemer i dataudvekslingen, og at papirdokumenter afskaffes senest i 2013. Det vil bane vejen for et enstrengt kontaktsystem, hvor ekspeditionen af alle administrative procedurer vil blive samordnet mellem de forskellige berørte organer ved hjælp af elektronisk dataoverførsel.

Desuden vil overlapningerne mellem dette direktiv og direktiverne 95/21/EF<sup>10</sup>, 2000/59/EF<sup>11</sup> og 2002/59/EF samt forordning (EF) nr. 725/2004<sup>12</sup> blive elimineret,

---

<sup>6</sup> Rådets direktiv af 11. december 1989 om veterinærkontrol i samhandelen i Fællesskabet med henblik på gennemførelse af det indre marked (EFT L 395 af 30.12.1989, s. 13).

<sup>7</sup> Rådets direktiv af 26. juni 1990 om veterinærkontrol og zooteknisk kontrol i samhandelen med visse levende dyr og produkter inden for Fællesskabet med henblik på gennemførelse af det indre marked (EFT L 224 af 18.8.1990, s. 29).

<sup>8</sup> Rådets direktiv 2000/29/EF af 8. maj 2000 om foranstaltninger mod indslæbning i Fællesskabet af skadegørere på planter eller planteprodukter og mod deres spredning inden for Fællesskabet (EFT L 169 af 10.7.2000, s. 1).

<sup>9</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/6/EF om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til og/eller afgår fra havne i Fællesskabets medlemsstater (EFT L 67 af 9.3.2002, s. 31).

<sup>10</sup> Rådets direktiv 95/21/EF af 19. juni 1995 om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for forureningsforebyggelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnstatskontrol) (EFT L 157 af 7.7.1995, s. 1).

idet de samme oplysninger bibeholdes i en standardiseret form. Dette vil fremskynde de administrative procedurer ved at tilrettelægge forholdene sådan, at transportvirksomhederne og agenterne kun skal gennemføre dokumentformaliteterne en gang.

## **5.2. Mellemfristede foranstaltninger på EU-plan**

Foruden ovennævnte foranstaltninger, der kan gennemføres på kort sigt, vil Kommissionen i 2009 påbegynde et samarbejde med interessenterne om de nedenfor beskrevne understøttende foranstaltninger. Tanken er, at der skal kunne forelægges løsninger i 2010.

### *5.2.1. Forenkling af de administrative formaliteter for skibe, der - i fart mellem EU-havne - anløber et tredjeland eller en frizone undervejs*

Som led i gennemførelsen af den moderniserede toldkodeks og dens enstrengede kontaktsystem ("single window") har Kommissionen allerede forberedt lettelser på mellemlangt sigt for nærskibsfarten og de såkaldte motorveje til søs, når der er tale om skibe, der anløber en havn i et tredjeland eller en frizone. Lettelserne skal tilvejebringes ved udvikling af elektroniske midler til at identificere fællesskabsvarer om bord på disse skibe. På denne måde vil Kommissionen yderligere reducere omkostningerne for virksomheder, der indfører fællesskabsvarer i Fællesskabet.

### *5.2.2. Forbedret elektronisk dataoverførsel*

Kommissionen meddelte i den handlingsplan, der var vedlagt den transportpolitiske hvidbog fra 2006, at den ville stille forslag om indførelse af elektroniske systemer i søtransporten, "e-maritime". Foruden det harmoniserede VTMS-system og den dermed forbundne udveksling af data mellem medlemsstaterne, hvis retsgrundlag ligger i direktiv 2002/59/EF, er flere havneinformationssystemer nu enten indført eller ved at blive indført i EU. Hvert af disse systemer har sit eget formål.

Der findes også en række informationsnet til udveksling af oplysninger om skibstrafikken mellem medlemsstaterne. Det betyder, at der er behov for at integrere disse systemer på EU-plan og at integrere dem med SafeSeaNet. Ved at integrere søfartsovervågningssystemerne kan man opnå en kraftigt forbedret overvågning af skibene og skibstrafikken.

Det vil lette både de administrative procedurer, når skibene anløber eller forlader havnene, og toldprocedurerne. For toldmyndighederne bør faktisk også bruge "e-maritime"-systemerne, som bør være fuldt kompatible med de "e-told"-systemer, der blev indført med beslutning nr. 70/2008/EF<sup>13</sup>.

Ved at tilrettelægge en sammenhængende transportdokumentgang, sådan som det er målet for Kommissionens "e-fragt"-projekt, kan man i sidste ende kraftigt forbedre nærskibsfartens evne til at konkurrere på flere dør til dør-transportkorridorer.

---

<sup>11</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/59/EF af 27. november 2000 om modtagefaciliteter i havne til driftsaffald og lastrester fra skibe (EFT L 332, 28.12.2000, s. 81).

<sup>12</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 725/2004 af 31. marts 2004 om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter (EUT L 129 af 29.4.2004, s. 6).

<sup>13</sup> Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 70/2008 om papirløse rammer for told og handel.

### 5.2.3. *Enstrenget kontakt til administrationerne*

Kommissionen er ved at forberede indførelsen af enstrengede kontaktsystemer i de enkelte lande. Enstrenget kontakt gør det muligt for de erhvervsdrivende at afgive deres oplysninger hos et enkelt organ og dermed opfylde alle lovfæstede krav i forbindelse med im- og eksport.

I øjeblikket skal skibet i kontakt med flere parter i havnene for at gennemføre alle de administrative procedurer. Det har væsentlige følger for omkostningerne, for, hvor hurtigt godset ekspederes, og for systemets samlede pålidelighed. En fælles skranke for alt papirarbejdet vil få store positive virkninger. De administrative formaliteter vil nemlig blive behandlet elektronisk eller under samordning mellem forskellige organer.

Der er taget et første skridt med beslutning nr. 70/2008/EF, som indfører enstrenget kontakt ("single window") for forskellige formaliteter vedrørende varer. Gennemførelsesforanstaltninger og foranstaltninger med det formål at sikre, at alle de oplysninger, havnemyndigheder har brug for, indgives samlet, vil blive udarbejdet i samarbejde med forskellige interessenter.

Denne foranstaltning vil blive koblet sammen med foranstaltningen vedrørende elektronisk dataoverførsel, der vil sikre, at oplysninger så vidt muligt udveksles i elektronisk form mellem skibe og myndigheder.

### 5.2.4. *Forenkling af reglerne for søtransport af farligt gods*

Reglerne for transport af farligt gods er mindre gunstige for søtransporten end for vejtransporten. IMDG-koden<sup>14</sup> og direktiv 2002/59/EF indeholder specifikke bestemmelser om transport af farligt gods og fastsætter en særlig procedure, der indbefatter forhåndsansmeldelser og erklæringer, og som er langt strengere end for vejtransporten.

En mulig løsning er at forenkle reglerne om farligt gods for ro-ro-skibe, der transporterer lastbiler, som er i overensstemmelse med Rådets direktiv 94/55/EF<sup>15</sup> eller ADR-reglerne<sup>16</sup>.

Når tilladelsen er givet, er det ikke længere nødvendigt at holde sig til bogstaven i de komplekse procedurer, der er fastsat IMDG-koden og i nationale forskrifter. Søfartsmyndighederne bør anerkende ADR-certifikater udstedt for lastbiler.

De generelle regler om transport, stuvning og adskillelse af farligt gods vil fortsat gælde i overensstemmelse med IMDG-koden, men enkelte udvidelser hvad angår typerne og mængderne af farligt gods om bord bør tillades i overensstemmelse med ADR-koden.

---

<sup>14</sup> Den internationale kode for søtransport af farligt gods (IMDG-koden) blev vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation i 1960.

<sup>15</sup> Rådets direktiv [94/55/EF](#) af 21. november 1994 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om transport af farligt gods ad vej (EFT L 319 af 12.12.1994).

<sup>16</sup> Den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad vej (ADR) af 30. september 1957.

Kommissionen vil konsultere parter inden for transport af farligt gods med alle transportformer med henblik på at forelægge et forslag til harmoniserede, forenklede regler eller for at opfordre medlemsstaterne til at vedtage regionale aftaler i lighed med det aftalememorandum, der allerede er accepteret af Østersølandene. Den foreslåede forenkling vil ikke mindske sikkerheden.

### **5.3. anbefalinger til medlemsstaterne**

#### *5.3.1. Samordning af de administrative inspektioner for at afkorte skibenes havneophold*

En anden mulighed vil være, at myndigheder, der har brug for at foretage en inspektion om bord på et skib, der ligger i havn, (f.eks. sundheds- og sikkerheds-, miljø-, veterinær- og plantesundhedsmyndigheder), gør det samordnet og på én gang - "i ét hug" så at sige. Det vil mindske forsinkelserne og skibenes opholdstid i havn. Medlemsstaterne bør tilskynde administrationerne på havneniveau til at planlægge deres inspektioner i fællesskab for at reducere de negative økonomiske virkninger for nærskibsfarten, uden at inspektionernes kvalitet forringes.

#### *5.3.2. Lettelse af den administrative kommunikation*

Krav om anvendelse af det nationale sprog er ofte en flaskehals for udbygningen af et nærskibstrafiknet. I nogle områder har man overvundet kommunikationsproblemerne ved at enses om at bruge et fælles nabosprog eller engelsk.

Medlemsstaterne tilskyndes til at vurdere muligheden for at aftale at bruge et fælles sprog eller engelsk som andetsprog for alle administrative søfartsdokumenter og -procedurer.

Bestemmelserne i SOLAS-konventionens kapitel V, regel 14, punkt 4 (jf. direktiv 2001/25/EF om minimumsuddannelsesniveaue for søfartserhverv) bør efterleves, da medlemsstaterne er kontraherende parter i SOLAS-konventionen. Det betyder i praksis, at den nødvendige kommunikation mellem personalet i havnene (toldmyndigheder, havnemyndigheder, sundhedsinspektører osv.) og skibsbesætningerne foregår på et fælles sprog.

#### *5.3.3. Udstedelse af lodsfrigatelsescertifikater*

Medlemsstaterne opfordres til at tilrettelægge reglerne således, at det bliver lettere at opnå fritagelse for lodspligt.

Disse regler bør gøre det muligt for skibsførere, der ikke taler landets eget sprog, at blive fritaget for lodspligten. Denne løsning vil være en forenkling af de eksisterende regler ved at gøre det lettere for alle, der udfører hyppige søtransportydelse, at ansøge om lodsfrigatelsescertifikat.

Forudsætningerne for at få lodsfrigatelsescertifikat bør være rimelige og må ikke indeholde elementer af protektionisme. En ændring af transportydelsens karakter bør ikke medføre krav om, at skibsføreren vedlægger ansøgningen om lodsfrigatelsescertifikat kvalifikations- og eksamensbeviser i alle enkeltheder.

En sådan foranstaltning ville mindske omkostningerne for aktører i nærskibsfarten og afkorte skibenes havneophold. For at gennemføre denne anbefaling må der træffes

foranstaltninger på nationalt plan med samordning mellem de nationale myndigheder.

#### 5.3.4. *Rationalisering af godsstrømme og arealer i havneområder*

En anden anbefaling går ud på at indføre en fysisk adskillelse i havnene mellem områder til nærskibsfartens containertrafik og dens ro-ro-trafik. Det vil gøre håndteringen af havnetrafikken mere rationel og muliggøre kortere havneophold.

Det kan muligvis medføre øgede infrastrukturomkostninger, som dog også giver udbytte. En sådan foranstaltning kan navnlig løse problemet med, at oceangående skibe får forrang, og give skibe i nærtrafik optimale og hurtigere returrejser.

## **6. YDERLIGERE FORANSTALTNINGER**

### **6.1. En mekanisme for bedre generel administrativ samordning på alle niveauer**

Utilstrækkelig samordning af det praktiske arbejde i havnene mellem de forskellige administrative organer og andre aktører på havneniveau (f.eks. havnemyndighed, havneterminaloperatører, toldsted, sundhedsmyndigheder, kontrol og inspektion af plante- og dyresundhed, skibsagenter og skibsførere) og på nationalt og internationalt niveau er blevet nævnt som en hovedkilde til urimelige omkostninger for skibsfarten foruden en kilde til ineffektivitet.

Medlemsstaterne bør opfordre de lokale myndigheder til at forbedre det praktiske samarbejde ved at sørge for, at rækkefølgen af administrative skridt ikke skaber unødige forsinkelser.

Denne plan bør involvere alle interessenter, opstille mål for reduktionen af den administrative byrde for nærskibsfarten og planlægge den nødvendige uddannelse i brugen af fælles kommunikationsmidler og andre avancerede værktøjer.

På europæisk plan bør gruppen af kontaktpunkter for nærskibsfarten<sup>17</sup> pege på, hvilke behov der er for samordning mellem medlemsstaterne og havnene, indberette hårdnakkede problemer og foreslå løsninger. Kommissionen bør arbejde på at få iværksat de nødvendige samarbejdsrelationer og informationsstrømme mellem Kommissionens ekspertgrupper på forskellige områder (transport, miljø, told, grænsekontrol, sundhed osv.).

### **6.2. Kontrol og rapportering**

De kortfristede foranstaltninger bør være afsluttet i 2010 og de mellemfristede i 2013. Deres virkninger i form af trafikoverflytning bør være målelige året efter gennemførelsen.

---

<sup>17</sup> Group of focal points on Short Sea Shipping and Motorways of the Sea. Det er en gruppe, Europa-Kommissionen har nedsat med deltagelse af sagkyndige fra medlemsstaterne og kandidatlandene, repræsentanter for Short Sea Shipping Promotion Centres og Maritime Industry Forum.

Kommissionen vil holde øje med, hvilke fremskridt der gøres med at etablere det europæiske søtransportområde uden barrierer, og være opmærksom på eventuelle problemer i gennemførelsesfasen, herunder om nødvendigt gribe korrigerende ind.

Kommissionen vil bestræbe sig på at medtage en rapport om de foranstaltninger, der er beskrevet i denne meddelelse, f.eks. en oversigt over medlemsstaternes indberetninger om gennemførelsen af de her anbefalede lovregler og andre foranstaltninger, i sin ordinære rapport om nærskibsfarten i 2012.

## 7. KONKLUSION

Med et europæisk søtransportområde uden barrierer søger Kommissionen at give den samlede effektivitet af søtransporten inden for EU et løft ved at fjerne væsentlige administrative hindringer for nærskibsfartens udvikling. Hvis denne transportform kan blive bedre i stand til at konkurrere med vejtransporten, kan den få stor betydning for EU's evne til at opfylde sine miljøforpligtelser og tage klimaudfordringen op. Tanken indgår i en bredere strategi, der også omfatter 'motorveje til søs'-projektet og nye nærsøtrafikforbindelser, som fremmes af Marco Polo-programmet og TEN-T-projekterne, mere gennemskuelige havneafgifter, effektive bane- og vandvejsforbindelser i havnenes bagland og mindre miljøbelastning fra havne og skibe. Nærskibsfarten kan også hjælpe EU til at fastholde sin store ekspertise på søfartsområdet i almindelighed og sin stilling som en hovedaktør inden for økonomiens globalisering.