



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 25.6.2014 г.
COM(2014) 320 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

**относно действието на Директива 2010/65/ЕС относно формалностите за даване на
сведения за кораби, пристигащи във и/или напускащи пристанищата на
държавите членки**

1. ВЪВЕДЕНИЕ

В областта на морския транспорт трябва да се спазват сложни административни процедури, като се следва широк набор от разпоредби на международното, европейското и националното законодателство в областта на митниците, данъчното облагане, имиграцията, безопасността и сигурността, отпадъците, здравеопазването и т.н. Затова при пристигане във и/или заминаване на кораб от пристанище държавните органи изискват многобройни документи и информация, свързани с изброените области. Тези формалности и процедурите за тяхното изпълнение често се считат за дублиращи и времеемки и водят до разходи и закъснения, които биха могли да намалят привлекателността на морския транспорт.

На 20 октомври 2010 г. беше приета Директива 2010/65/ЕС относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи във и/или напускащи пристанищата на държавите членки¹ („Директивата относно формалностите за даване на сведения“). Целта на директивата е да се опростят и хармонизират някои от тези процедури чрез установяване на електронно предаване на информация и чрез рационализиране на формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи във и напускащи пристанищата на ЕС, като по този начин се намали административната тежест за корабните дружества. На практика това означава, че държавите членки приемат изпълнението на тези формалности за даване на сведения в електронен формат, които са включени в приложението към директивата, и тяхното предаване чрез национална система за обслужване на едно гише не по-късно от 1 юни 2015 г.

В член 15 от директивата се изисква Комисията да представи на Европейския парламент и на Съвета доклад относно действието на настоящата директива, включително за:

- напредъка, постигнат по отношение на хармонизирането и координацията на формалностите за даване на сведения, т.е. въвеждането на национална система за обслужване на едно гише;
- наличните данни, отнасящи се до трафика/движението на кораби в рамките на Съюза и/или междинния престой на кораби в пристанища на трети държави;
- възможността за избягване или опростяване на формалностите за даване на сведения по отношение на кораби, които са извършвали междинен престой в пристанище на трета държава или свободна зона;
- съвместимостта на речните информационни услуги с процеса на електронното предаване на данни;
- възможността за разширяване на обхвата на въведеното с директивата опростяване, така че то да включва транспорта по вътрешни водни пътища.

Тези въпроси ще бъдат разгледани в настоящия доклад. Тъй като въвеждането на обслужване на едно гише е основното изискване на директивата, то ще бъде разгледано в отделна точка (точка 3). Останалите въпроси ще бъдат разгледани

¹ ОВ L 283, 29.10.2010 г.

в точка 4. Освен това в доклада ще бъде предоставена информация за бъдещите планове, насочени към подобряване на обмена на информация в морския транспорт и опростяване и намаляване на административната тежест.

С оглед изготвянето на настоящия доклад беше възложено на консултант да извърши проучване² относно горепосочените въпроси.

2. КОНТЕКСТ

Директивата относно формалностите за даване на сведения бе предложена от Комисията в рамките на **Съобщението и плана за действие с оглед на установяване на европейско пространство за морски транспорт без бариери**³, с което се въвеждат политики и действия, насочени към хармонизиране и опростяване на административните процедури при морските превози на къси разстояния, като по този начин се подобряват ефективността и конкурентоспособността на морския транспорт в рамките на ЕС.

Създадена беше връзка между Директивата относно формалностите за даване на сведения и **Директива 2002/59/ЕО за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация и отменяща Директива 93/75/ЕИО**⁴, по-специално по отношение на SafeSeaNet⁵, системата на Съюза за обмен на морска информация. Съответната предоставяна информация ще трябва да се обменя чрез системата SafeSeaNet, която, освен функцията си във връзка с безопасността, позволява да се осъществява обмен на допълнителна информация с цел улесняване на морския трафик и морския транспорт.

В неотдавнашната инициатива „Син пояс“, която допълва целите на Директивата относно формалностите за даване на сведения, представляваща част от Акт за единния пазар II⁶, се призовава за създаване на истински единен пазар за морски транспорт, като стоките от ЕС, превозвани между пристанища в ЕС, вече не се подлагат на административните и митническите формалности, прилагани за стоките, пристигащи от пристанища извън Съюза. По-конкретно в съобщението относно инициативата „Син пояс“⁷ се предвижда въвеждането на хармонизиран електронен митнически карго манифест, т. нар. електронен манифест, чиято цел е допълнително да улесни морския транспорт за плавателни съдове, посещаващи пристанища на ЕС, като същевременно се постигне хармонизация и се намали административната тежест.

² <http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/doc/2013-12-reporting-obligation-2010I0065-final-report.pdf>

³ COM(2009)10 окончателен, 21.1.2009 г.

⁴ ОВ L 208, 5.8.2002 г.

⁵ SafeSeaNet е система за електронно докладване и обмен на информация относно движението на корабите, чиито хостинг и техническа разработка се осигуряват от Европейската агенция по морска безопасност (ЕАМБ). Нейните функции също така включват идентификацията, местоположението и статута на кораба и времето на отпътуване и пристигане, както и предоставянето на доклади за аварии и данни за опасните товари.

⁶ COM(2012)573 окончателен, 3.10.2012 г.

⁷ COM(2013)510 final, 8.7.2013 г.

3. ВЪВЕЖДАНЕ НА НАЦИОНАЛНИ СИСТЕМИ ЗА ОБСЛУЖВАНЕ НА ЕДНО ГИШЕ

Реализацията на концепцията за обслужване „на едно гише“ е основното изискване за прилагане на Директивата относно формалностите за даване на сведения.

Системата за обслужване на едно гише:

- е звеното, където се подават еднократно всички сведения и откъдето те се предоставят на компетентните органи на държавите членки в различни области, т.е. пристанища, митници, сигурност, здравеопазване и граничен контрол,
- свързва SafeSeaNet, e-Customs и други електронни системи и
- трябва да бъде оперативно съвместима със и достъпна за системата SafeSeaNet и, когато е приложимо, със системите, предвидени в Решение № 70/2008/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно безкнижна среда в митниците и търговията⁸.

3.1. Актуално състояние

3.1.1. *Хармонизиране и координация на формалностите за даване на сведения, постигнати по член 3 от Директивата относно формалностите за даване на сведения на равнище държави членки*

В член 3, параграф 1 от Директивата относно формалностите за даване на сведения се посочва, че всяка държава членка предприема мерки, за да гарантира, че формалностите за даване на сведения се прилагат по хармонизиран и координиран начин в рамките на тази държава членка.

Всички държави членки са транспонирали директивата и са предприели инициативи за въвеждане на национална система за обслужване на едно гише. Съществува обаче значително разнообразие по отношение на 1) концепциите за система за обслужване на едно гише, системите и средите, 2) подходите за създаване на система за обслужване на едно гише и 3) актуалното състояние на развитие в отделните държави членки.

Някои държави членки изчакват финализирането на техническите спецификации (вж. по-долу); други държави членки модернизират, свързват или „преструктурират“ съществуващата си национална инфраструктура по отношение на формалностите за даване на сведения, за да създадат своя национална система за обслужване на едно гише в съответствие с директивата.

Участие вземат различни държавни органи и частни заинтересовани страни от различни области на политиката (в т.ч. такива в областта на морското дело, митниците, здравеопазването и граничния контрол). Това води до сложен процес на изпълнение и координиране. Необходими са значителни усилия на равнище държави членки, за да се осигури непрекъснатото участие на всички тези страни и да се гарантира съгласувано и ефективно координиране.

Освен това държавите членки са изправени в различна степен пред следните предизвикателства във връзка със:

⁸

ОВ L23, 26.1.2008 г.

- въздействието на изпълнението на наличния бюджет и процесите на бюджетиране на участващите държави членки и заинтересованите страни;
- опасенията и/или правните затруднения по отношение на обмена на поверителна/чувствителна информация и гарантиране на качеството на данните;
- липса или недостиг на технически спецификации, разработени до момента на равнище ЕС;
- времето за изпълнение, свързано също и с разработването на електронен манифест в контекста на инициативата „Син пояс“ (вж. по-долу)

Представители на сектора на морския транспорт изтъкнаха риска, че при липса на повече стандарти за оперативна съвместимост и на хармонизиране на информацията, изисквана на национално равнище, националните системи за обслужване на едно гише, разработени от държавите членки, може да се окажат твърде различни една от друга. Това би могло да наложи разработването на специални интерфейси за осъществяване на комуникация между сектора и системата на всяка държава членка, което ще увеличи разходите по прилагането и ще намали ползите за сектора.

3.1.2. *Хармонизиране и координиране на формалностите за даване на сведения, постигнати съгласно член 3 от Директивата относно формалностите за даване на сведения на равнище ЕС*

Съгласно член 3, параграф 2 от Директивата относно формалностите за даване на сведения Комисията, в сътрудничество с държавите членки, разработва механизми за хармонизиране и координиране на формалностите за даване на сведения в рамките на Съюза. Следва обаче да се отбележи, че в директивата не се предвиждат специални процедури, които биха довели до създаване на обвързващи актове за насърчаване на хармонизирането.

За тази цел Комисията създаде експертна група за опростяване на морските административни процедури и електронните информационни услуги, „**eMS група**“ (експертна група от държавите членки), чиято цел е да подпомага държавите членки при прилагането по координиран начин на Директивата относно формалностите за даване на сведения. Освен това групата приема радушно наблюдатели от сдруженията на основните заинтересовани страни. Организацията на eMS групата е обяснена в приложение I.

Директивата се прилага въз основа на поетапен подход:

- 1) етап 1: разработване на функционални спецификации
- 2) етап 2: разработване на технически спецификации
- 3) етап 3: техническо изпълнение
- 4) етап 4: изпитване
- 5) етап 5: първоначален оперативен етап.

Подробно описание на различните етапи може да бъде намерено в приложение II.

В първоначалния план-график беше предвидено да се разработят общи функционални спецификации (етап 1) през 2012 г. и 2013 г. и технически

спецификации (етап 2) до края на 2013 г. Към момента съответните подгрупи са изготвили функционалните спецификации за почти всички специални уведомления, посочени в приложението към Директивата относно формалностите за даване на сведения. Редица общи данни и въпроси с хоризонтално измерение са установени, разгледани и хармонизирани на хоризонтално равнище. Подгрупата по картографирането на данните и функционалностите предложи при изпълнението на изискванията на директивата да се предоставя хармонизиран набор от данни, но работата все още предстои да бъде приключена.

Търговските правила за формуляр FAL № 2 (декларация за товара) и карго манифестът все още не са разработени, нито са взети предвид в процеса на картографиране на данните, за да не се възпрепятства изготвянето от страна на службите на Комисията на спецификациите за електронния манифест. Електронният манифест, който следва да бъде подаван чрез националната система за обслужване на едно гише, е част от инициативата „Син пояс“. Тъй като целият процес по хармонизиране следва да доведе до общи определения и формати на данните, които се изискват при различните формалности, службите на Комисията ще положат усилия да хармонизират техническите спецификации на хармонизирания електронен карго манифест и на останалите формалности за даване на сведения съгласно Директива 2010/65/ЕС. Електронният манифест все още е в процес на обсъждане.

Етапът на техническото изпълнение започна в началото на 2014 г., но някои държави членки изчакват завършването на функционалните и техническите спецификации, преди да пристъпят към изпълнението му. В действителност, както бе посочено по-горе, технически спецификации, т.е. определения за данните и формати на данните, са разработени единствено за формалностите, обхванати от договорените функционални спецификации. Предстои да бъде извършена още работа.

Това може да окаже въздействие върху бъдещия график, тъй като системата ще трябва да бъде готова за изпитване през първата половина на 2015 г., така че първоначалният оперативен етап да може да започне най-късно до 1 юни 2015 г.

3.1.3. Подкрепящи проекти

С цел допълнително да се улесни прилагането на Директивата относно формалностите за даване на сведения Комисията стартира демонстрационните проекти AnNa и ИМП (Интегрирана морска политика), в които се включиха редица държави членки.

3.1.3.1. Демонстрационен проект ИМП

Демонстрационният проект ИМП с бюджет от 700 000 евро изпълнява действие 3.1 за развитие на SafeSeaNet от работната програма на Интегрираната морска политика (ИМП) и е възложен на ЕАМБ.

Целта на демонстрационния проект е да бъдат разработени софтуерът и компонентите на услугите, които ще бъдат използвани за подкрепа на участващите държави членки (България, Гърция, Италия, Малта и Румъния) и Норвегия при прилагането на решението за въвеждане на националните им системи за обслужване на едно гише в съответствие с Директивата относно

формалностите за даване на сведения. Това ще позволи на участващите държави членки да спестят разходи и време, необходими за въвеждането на националната система за обслужване на едно гише, като използват повторно и интегрират в своите национални системи компонентите, създадени на централно равнище в рамките на проекта.

Основният резултат от проекта е разработването и реализирането на прототип на решение за национална система за обслужване на едно гише, чрез който ще бъде проведено изпитване на информационните потоци между:

- сектора на морския транспорт (напр. корабен агент/капитан/надлежно упълномощено лице) и националната система за обслужване на едно гише;
- националната система за обслужване на едно гише и публичните органи (в областта на морската безопасност, митниците, граничния контрол, здравеопазването, пристанищните органи и др.) и
- централната система SafeSeaNet и националната система за обслужване на едно гише.

Първата версия на прототипа бе пусната и изпробвана през 2013 г. Тя даде възможност да бъдат изпълнени формалностите за даване на сведения посредством хармонизиран интерфейс. Използваната структура и формати на данните се основаваха на резултатите от работата на подгрупата на eMS групата за картографиране на данните и функционалностите. В началото на 2014 г. бе представена втора версия на прототипа с вградени интерфейси с публичните органи за обработване на информацията, получена от доставчиците на данни за корабите, и документиране на съответните решения, която позволява да се осъществява обмен на информация със SafeSeaNet. Предвидени са нови развития през 2014 г., като заключителната фаза на проекта е до ноември 2014 г.

3.1.3.2. Проект AnNa⁹

Проектът AnNa (от „Advanced National Networks for Administrations“ — „Високоразвити национални мрежи за администрация“), избран в рамките на многогодишната покана за набиране на предложения за морски магистрали по Програмата за трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T) от 2012 г. с бюджет от 37 076 000 евро, който се осъществява през периода 2012—2015 г., е проект на държавите членки за подкрепа на ефективното прилагане на Директивата относно формалностите за даване на сведения. Целта на проекта е да подпомага ефективното и устойчиво развитие на национални системи за обслужване на едно гише в съответствие с директивата (например чрез подкрепа за интегрирането на основана на ИКТ система в разработването на система за морски услуги на едно гише).

Четиринадесет държави членки (Белгия, България, Кипър, Гърция, Франция, Италия, Латвия, Нидерландия, Португалия, Румъния, Словения, Испания, Швеция и Обединеното кралство) са активни участници в проекта; други 6 държави (Хърватия, Дания, Германия, Ирландия, Финландия и Малта) са със

⁹

www.annamsw.eu.

статут на наблюдатели¹⁰. Няколко морски организации на заинтересовани страни¹¹ са асоциирани към проекта. В рамките на проекта AnNa е възприет метод на работа „отдолу нагоре“, като се оказва помощ на националните администрации при създаването на своите системи за морски услуги на едно гише и се подкрепя (системната) интеграция в рамките на и между националните системи за морски услуги на едно гише („от кораба до брега“ и между различните служби и администрации), отчитайки необходимостта от:

- оптимално използване на данните и на вече наличните (международни) модели на данни;
- ясно определяне на данните, изисквани от публичните органи (по закон) и от операторите на логистичната верига;
- определяне на начина за повторно използване на данните;
- включване на „дългосрочност“, което означава, че работата и инвестициите следва да бъдат рентабилни (също така по отношение на вложените инвестиции в общностните пристанищни системи) и да отговарят на изпълнението на програмата на европейската политика за транспорта, включително целите на проектите e-Freight (за електронно управление на товарния транспорт) и e-Customs (за електронни митници).
- разработване на рамка за предоставяне на контролен списък на приложимите мерки (включително в международен план).

Разработени са функционални и технически изисквания, както и междинен генерален план за минималните изисквания на директивата и стратегически документ на заинтересованите страни, в който се описват гледните точки на различните организации на заинтересовани страни. В следващия етап ще бъдат стартирани пилотни проекти, за да бъдат изпробвани различни концепции и идеи за прилагането на директивата.

За да се избегне припокриване или противоречие с дейностите на eMS групата, резултатите от проекта AnNa се представят и валидират от eMS групата.

Както демонстрационният проект ИМП, така и проектът AnNa имат за цел да отговорят на нуждите на някои държави членки, възникнали при прилагането на Директивата относно формалностите за даване на сведения. Работата, извършена в рамките на демонстрационния проект ИМП и по проекта AnNa, се счита за добавена стойност към работата на eMS (под)групата(ите) за цялостното прилагане на Директивата относно формалностите за даване на сведения, при условие че дейностите във връзка с това са правилно координирани и последователни.

¹⁰ Освен това Исландия, Израел, Черна гора и Норвегия също са със статут на наблюдатели.

¹¹ CESMA (Конфедерация на европейските асоциации на морските капитани), CLECAT (Европейската асоциация на спедиторите и доставчиците на логистични и митнически услуги), FIATA (Международна федерация на асоциациите на товарните спедитори), ECASBA (Асоциация на корабните брокери и агенти от Европейската общност), ECSA (Асоциация на корабособствениците от Европейската общност), EHMC (Комитет на европейските капитани на пристанища), EPCSA (Европейска асоциация на общностните пристанищни системи), ESPO (Европейска организация на морските пристанища), WSC (Световен съвет по морски транспорт) и WCO (Световна митническа организация).

4. ДРУГИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ДАВАНЕ НА СВЕДЕНИЯ СЪГЛАСНО ЧЛЕН 15

4.1. Наличие на данни, отнасящи се до трафика/движението на кораби в рамките на Съюза и/или междинния престой на кораби в пристанища на трети държави или в свободни зони

Понастоящем няма налична подробна информация за степента на трафика/движението на кораби между пристанищата на ЕС или за междинния престой на кораби в пристанища на трети държави или за кораби, влизащи в свободни зони. Организации на заинтересовани страни като ECSA (Асоциация на корабособствениците от Европейската общност) и WSC (Световния съвет по морски транспорт) посочват, че по-голямата част от корабите, плаващи във водите на ЕС, имат междинен престой в пристанища на трети държави, но няма налични точни публично достъпни данни за обемите на товарите, нито за честотата на трафика.

Цялата информация за товарите може да бъде намерена в карго манифеста. Данните за товарите се предоставят на митниците за финансови и други цели, както и на пристанищата/терминалите по оперативни съображения. Обменът на данните за тези цели е с поверителен характер и те могат да се използват за други цели единствено с изричното разрешение на лицето или на предоставящия ги орган.

Държавите членки са длъжни да предоставят данните за товарите на Комисията (Евростат), но тези данни могат да бъдат използвани единствено за целите, определени в Директива 2009/42/ЕО на Европейския Парламент и на Съвета от 6 май 2009 г. относно статистическите данни при превоз на товари и пътници по море¹². Работната група по въпросите на статистиката за морския транспорт¹³ счита за поверителни данните, които се обменят между различните пристанища. Вместо това статистиката за обемите на товарите се разпространява в обобщен вид от Евростат между пристанищата и морските крайбрежни зони. Публично достъпни са и други видове статистики, но те са твърде общи (не включват специализиран транспорт на товари) и/или не са свързани с данните за движението на корабите.

Данните за движението са включени във формалностите за даване на сведения (изисквания за уведомяване, свързани със сигурността на пристанищата, уведомяване за опасни товари на борда на корабите и т.н.) или могат да бъдат получени чрез системите за проследяване като системите за автоматична идентификация (AIS)¹⁴ и системите за разпознаване и проследяване на кораби

¹² ОВ L141/29, 6.6.2009 г.

¹³ Работната група по въпросите на статистиката за морския транспорт е експертна група на Комисията, която предоставя консултации на Комисията по въпроси от съответната област, установява тясно сътрудничество между статистическите институции на държавите членки и Комисията и улеснява обмена на информация, опит и добри практики.

¹⁴ AIS е въведена с изменената Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS), като в нея се изисква всички кораби да бъдат оборудвани със системи за автоматична идентификация, позволяващи автоматичното предоставяне на информация за кораба на другите кораби и на бреговите органи.

на далечни разстояния (LRIT)¹⁵. Има само няколко проучвания, съдържащи анализирани данни за движението в определен регион, определени видове кораби или определени периоди, но те не са достатъчни, за да се получи задълбочена представа за броя на придвижванията на корабите в рамките на ЕС и до и от пристанища на трети държави или свободни зони.

Проучвания, свързващи придвижванията на корабите с пристанищата/трафика на товари, са проведени (успешно) на равнище пристанище или терминал. Въпреки че на теория би следвало да е възможно данните от AIS например да съответстват на данните за товарите, осъществяването на тази задача на равнище ЕС ще бъде изключително трудно. В базите данни на AIS се съдържа огромно количество данни и получаването на данни за товарите от пристанищата не е лесно поради съображения за поверителност.

Общо разпространение на данните за движението на обемите товари между пристанищата, събирани в рамките на Директива 2009/42/ЕО, би било в противоречие с принципите на поверителност на данните в Кодекса на европейската статистическа практика, както и с правната рамка за Евростат и националните статистически органи. Предварително подбрани научни изследователи обаче могат да получат право на достъп до поверителните микроданни за научни цели, при условие че са изпълнени насоките на Евростат за получаване на такъв достъп.

Подробни данни за движението на плавателните съдове е възможно да бъдат извлечени, като се използва информация от AIS. Информация може също така да се събира въз основа на формалностите за даване на сведения за корабоплаването и в бъдеще — от електронния манифест.

4.2. Възможността за избягване или опростяване на формалностите за даване на сведения по отношение на кораби, които са извършвали междинен престой в пристанище на трета държава или свободна зона

Въпреки че в миналото са въвеждани опростявания, административните процедури в областта на морския транспорт често продължават да се считат за прекалено сложни, дублиращи се и нехармонизирани между държавите членки и пристанищата. Вследствие на това потенциалът на морския транспорт невинаги се използва пълноценно.

С въвеждането на **инициативата „Син пояс“** се предвижда ново, допълнително улеснение, с което на плавателните съдове се дава възможност да оперират свободно в рамките на вътрешния пазар на ЕС при минимална административна тежест, включително чрез опростяване и хармонизиране на митническите мерки за морския транспорт, когато плавателният съд е извършвал междинен престой и в пристанища на трети държави.

Когато съюзни стоки се товарят на кораб, който плава извън териториалната граница от 12 морски мили, статутът на стоките се променя автоматично на „несъюзни стоки“ и всички стоки ще бъдат третираны по този начин при

¹⁵ LRIT е въведена от изменената SOLAS. Основната цел на сведенията за координатите на кораба от LRIT е да се осигури възможност на договарящото правителство по конвенцията да получи своевременно информация за идентификацията и местоположението на кораба, за да оцени риска, който корабът, намиращ се край неговите брегове, представлява за сигурността, и при необходимост да предприеме ответни мерки с цел намаляване на рисковете.

пристигането. Това се прилага дори ако корабът плава към друго пристанище на ЕС. Поради това при влизането на кораб в пристанище на ЕС митническите органи изискват да бъдат изпълнени определени формалности по даване на сведения, подаване на декларации, доказателства, че стоките са съюзни, когато това е необходимо, и друга информация за натоварените стоки, които трябва да бъдат разтоварени; при пристигането на кораба в следващи пристанища на ЕС стоките, които трябва да бъдат разтоварени, могат да бъдат обект на същите/подобни мерки за контрол.

В съобщението относно инициативата „Син пояс“ се споменават две правни мерки, които следва да бъдат предложени от Комисията. Приета е първата от тях — за по-нататъшно опростяване на процедурата за експлоатиране на редовна корабна линия, т.е. получили разрешение плавателни съдове, които превозват предимно съюзни стоки и редовно посещават само пристанища на ЕС. Съгласно новите правила, които се прилагат от 1 март 2014 г., статутът на кораб, плаващ по редовна корабна линия, ще стане по-атрактивен. Първо, срокът за консултации след подаване на заявление беше съкратен от 45 на 15 дни. Второ, дружествата за морски транспорт имат възможност да включват от самото начало не само държавите членки, които действително са засегнати от услугата, но и държавите членки, които е възможно да бъдат засегнати от нея в бъдеще.

Тъй като по-голямата част от плавателните съдове често посещават пристанища на трети държави и пренасят както съюзни, така и несъюзни стоки, те или са изключени от редовната корабна линия, или тя може да не представлява подходящо опростяване за тях. За да може морският транспорт да използва пълния си потенциал, едно реално улеснение би следвало да обхваща и този вид корабна линия. За тази цел Комисията разработва електронния манифест като втора мярка. На първия етап електронният манифест, когато бъде подаден в пристанище на ЕС, ще даде възможност на митническите органи лесно да определят статута на стоките, което ще доведе до намаляване на митническите проверки. Дори ако даден кораб е посещавал пристанище на трета държава, но съюзните стоки са останали на борда му, ще бъде по-лесно да се докаже техният статут на съюзни стоки и по-бързо да се даде разрешение тяхното транспортиране да продължи. Електронният манифест следва да е готов за прилагане от юни 2015 г.

По отношение на пътническия транспорт бяха въведени опростявания в Кодекса на шенгенските граници. При влизането на кораб в пристанище на ЕС граничният контрол изисква да се изпълнят определени формалности като предаването на списък на пътниците и списък на екипажа. Това се прилага, когато кораб пристига от или заминава за друго пристанище на ЕС или на трета държава. В Регламент (ЕО) № 562/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за създаване на Кодекс на Общността за режима на движение на лица през границите (Кодекс на шенгенските граници)¹⁶, допълнително изменен с Регламент № 610/2013¹⁷, се предвижда улесняване на тези процедури за кораби за пътешествия, плавателни съдове за отдых и фериботни превози, като, наред с другото, сроковете за подаване на списъците се привеждат в

¹⁶ ОВ L 105/1, 13.4.2006 г.

¹⁷ ОВ L 182/1, 29.6.2013 г.

съответствие със сроковете, определени в Директивата относно формалностите за даване на сведения.

4.3. Възможност за разширяване на опростяването, въведено с Директивата относно формалностите за даване на сведения, за да се обхванат вътрешните водни пътища и съвместимостта на процеса на предаване на електронни данни с речните информационни услуги (RIS)

Секторите на морския транспорт и транспорта по вътрешните водни пътища са два различни и отделни сектора. Секторът на морския транспорт вече е изцяло регулиран от европейските и международните правила и задължителните административни процедури, включващи задължения за набори от данни и даване на сведения. От друга страна, секторът на транспорта по вътрешните водни пътища е по-слабо регулиран.

В Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно хармонизираните речни информационни услуги (RIS) относно вътрешните водни пътища на Общността¹⁸ и последващите технически спецификации за електронно корабно докладване при вътрешното корабоплаване, описани в Регламент (ЕС) № 164/2010 на Комисията¹⁹, се определят правилата и стандартите за електронно докладване и предаване на данни между държавите членки, които трябва да се използват, когато корабното докладване се изисква от националните или международните разпоредби. В допълнение към това, от 1 януари 2010 г. Централната комисия за корабоплаването по река Рейн въведе задължително електронно докладване за определени плавателни съдове, превозващи контейнери по Рейн, и между Германия и Нидерландия се осъществява международен обмен на данни.

Междувременно в сектора на морския транспорт бе разработен добре установен механизъм за обмен на данни като системата SafeSeaNet. Освен това в Директивата относно формалностите за даване на сведения вече се предвиждат национални системи за обслужване на едно гише, в които по опростен и рационализиран начин се подава информацията, необходима за множество цели. Електронното предаване на данни в сектора на транспорта по вътрешните водни пътища е организирано чрез системата RIS, но няма единна точка за въвеждане на информацията, нито добре разработен механизъм за обмен, сравним с този на системата SafeSeaNet.

Опростяванията относно формалностите за даване на сведения за морския сектор биха могли да се разширят, за да се обхване секторът на транспорта по вътрешните водни пътища, но това би изисквало 1) хармонизиране на наборите от данни, използвани в сектора на морския транспорт, с използваните данни в сектора на транспорта по вътрешните водни пътища, и 2) преразглеждане на организацията на електронния обмен на данни и по възможност на правната рамка за даване на сведения по електронен път в сектора на транспорта по вътрешните водни пътища. Освен това ще трябва да се изготви поетапен и добре структуриран план за действие с реалистичен график, подкрепен от всички съответни заинтересовани страни.

¹⁸ ОВ L 255/152, 30.9.2005 г.

¹⁹ ОВ L 57/1, 6.3.2010 г.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Процесът на прилагане на **Директивата относно формалностите за даване на сведения** продължава и националните системи за обслужване на едно гише трябва да бъдат окончателно създадени до юни 2015 г. Независимо от това вече могат да се направят някои наблюдения въз основа на заключенията от доклада на консултанта и последващите обсъждания с държавите членки и заинтересованите страни в рамките на eMS групата.

В създаването на националната система за обслужване на едно гише участват много и различни органи и заинтересовани страни с различни функции, компетентности и отговорности. Сътрудничеството между тях както на равнище ЕС, така и на национално равнище е от основно значение и следва да бъде засилено.

От съображения за максимизиране на ефективността и избягване на дублирането на усилия съществува тенденция да се използват съществуващи платформи, технически решения и стандарти, също така с цел да се оползотворят средствата, които вече са инвестирани в системите. При използването на съществуващите системи обаче не трябва да се забравят изискванията на директивата и следва да се гарантира, че те се изпълняват по правилен начин. Поради това държавите членки следва внимателно да оценят своите съществуващи системи, да участват активно в работата на групата eMS и да изпълняват правилно функционалните и техническите спецификации и както е обсъдено в рамките на eMS групата. Освен това може да се извлече полза от работата, извършена в рамките на демонстрационния проект ИМП и проекта AnNa. И двата проекта предлагат практически решения за въвеждането на национални системи за обслужване на едно гише.

Процесът на прилагане с цел създаване на националната система за обслужване на едно гише трябва да получава постоянна подкрепа в рамките на определения срок. Функционалните и техническите спецификации трябва да бъдат доразвити възможно най-скоро. В това отношение важен фактор е разработването на електронния манифест, представляващ по-голямата част от обема данни, който се подава в системата за обслужване на едно гише. Държавите членки изчакват да завърши изпълнението на ИКТ аспекта на националната система за обслужване на едно гише, докато се получи ясна представа за набора от данни за електронния манифест. Предвидено е до средата на 2014 г. да се проведе гласуване в компетентния комитет по Митническия кодекс на Общността относно необходимата правна рамка.

По отношение на **другите изисквания за даване на сведения** могат да се направят следните заключения:

- понастоящем не е налична достатъчна и подробна информация за степента на трафика/движението на кораби между пристанищата на ЕС или за междинния престой на кораби в пристанища на трети държави или влизаци в свободни зони. Съществуват обаче възможности за събиране на повече информация в бъдеще. Комисията ще разгледа тези възможности и ще прецени дали и как те могат да спомогнат за подобряване на качеството и наличието на статистики.
- оптималното използване на морския транспорт следва да бъде стимулирано чрез избягване или допълнително опростяване на

формалностите за даване на сведения по отношение на кораби, извършвали междинен престой в пристанище на трета държава или в свободна зона. Неотдавнашната инициатива „Син пояс“ и разработването на електронния манифест след въвеждането му следва да представляват сериозна стъпка в тази посока. По-нататък Комисията следва да разгледа допълнителни мерки за опростяване, например чрез добавяне на други (митнически) функционалности към електронния манифест.

- Макар и при определени условия, възможно е разширяването на опростяването, предвидено в Директивата относно формалностите за даване на сведения, за да се обхванат транспортът по вътрешните водни пътища и съответствието между RIS и системата SafeSeaNet. Комисията ще разгледа тези условия и по целесъобразност ще анализира определени въпроси в рамката на предстоящия преглед на политиката на RIS и инициативата e-Freight.

6. ПЕРСПЕКТИВИ ЗА РАЗВИТИЕТО

Във всички политики на ЕС се подчертава необходимостта от по-ефективно използване на ресурсите и осигуряване на конкурентоспособност на европейския транспортен сектор и търговия като цяло. Комисията е убедена, че един от важните елементи за постигането на тези цели е по-доброто използване на електронната информация.

Националните системи за обслужване на едно гише ще създадат среда за междусекторно споделяне на информация в национален мащаб, като позволят на националните органи да разполагат с достъп до всяка необходима информация за корабоплаването чрез едно звено, а секторът на морския транспорт ще трябва да подава информация само веднъж. С подкрепата на системата SafeSeaNet съответната информация може и ще бъде споделяна между националните системи за обслужване на едно гише и следователно между държавите членки. Вzeti заедно, националните системи за обслужване на едно гише и платформата SafeSeaNet формират и осигуряват истинска рамка за събиране и обмен на морски данни, предлагане на услуги и отговаряне на редица функции и потребности, свързани с морското дело. Системата SafeSeaNet действително се развива и има възможност да предоставя интегрирани морски услуги, като интегрира наземните и сателитните AIS, LRIT и сателитни изображения. В резултат на това понастоящем информацията от системата SafeSeaNet вече се използва за други цели освен за морска безопасност, например от FRONTEX — за граничен контрол/имиграционни въпроси, от Европейската агенция за контрол на рибарството — за наблюдение на рибарството, както и за операции за морска сигурност като борба с пиратството. В момента се обсъжда потенциалното използване на SafeSeaNet за други функционалности като правоприлагане, брегова охрана и митници.

Такова развитие също така ще играе централна роля при реализацията на инициативата/действието на общата среда за обмен на информация (CISE), насочена към улесняване на междусекторния обмен на информация от наблюдението в морската област, включително в сектора на отбраната. Платформата за национална система за обслужване на едно гише/SafeSeaNet вече осигурява важна част споделянето на данни и информация както по централизиран, така и по децентрализиран начин, като позволява на

националните органи да използват съществуващите системи и решения и по този начин да засилят допълнително споделянето на информация на международно, европейско и национално равнище.

В средносрочен план ще бъде необходимо да се направят пояснения и корекции в съществуващото законодателство вследствие на извлечените поуки от прилагането на Директивата относно формалностите за даване на сведения и с оглед на натрупания опит при използването и по-нататъшното технологично развитие в обхвата на SafeSeaNet.

По отношение на Директивата относно формалностите за даване на сведения и националните системи за обслужване на едно гише биха могли да се разгледат следните въпроси, които водят до по-нататъшното опростяване и намаляване на административната тежест както за администрациите, така и за морския сектор:

- разширяване на обхвата на директивата, за да включва допълнителни формалности, като например уведомления за държавния пристанищен контрол;
- методология за мониторинг на въвеждането на националните системи за обслужване на едно гише предвид по-нататъшното им оптимизиране;
- хармонизиране на правните разпоредби в различните законови актове на Съюза, които включват задължения за докладване, обхванати от Директивата относно формалностите за даване на сведения, по отношение на корабите, към които се прилагат, както и на разпоредбите за освобождаване;
- преразглеждане на член 9 за освобождаване на плавателни съдове, които участват вътрешния за ЕС морски транспорт, от някои задължения за даване на сведения, тъй като държавите членки твърдят, че някои видове даване на сведения все още може да бъдат необходими. Преразглеждането на този член може да доведе до по-добро разбиране на това как кораби, плаващи между пристанища на ЕС, могат да бъдат освободени от някои задължения за даване на сведения;
- по-нататъшното хармонизиране в различните законови актове на Съюза на сроковете за задълженията за даване на сведения, обхванати от Директивата относно формалностите за даване на сведения;
- хармонизиране на произтичащите от националните изисквания формалности за даване на сведения, които ще се подават в националните системи за обслужване на едно гише;
- повторно използване на данните на равнище ЕС.

Освен това следва да се разгледа възможността Комисията да може да приема обвързващи правни спецификации. Съществува явна необходимост от задължителен инструмент, по възможност въз основа на документа за контрол на интерфейса и функционалността (IFCD) в Директива 2002/59/ЕО, за регулирането на някои функционалности (като например свързана с товарите информация) и въпроси от техническо естество като например технически спецификации, установяване на автентичността и права на достъп, които

понастоящем не са уредени в правната рамка, предвидена в Директивата относно формалностите за даване на сведения.

При преразглеждането на Директива 2002/59/ЕО се предвижда двуетапен подход по отношение на **SafeSeaNet**. Първият етап е съсредоточен върху важните елементи на по-доброто използване на електронната информация и създаването на оперативна съвместимост със съществуващите морски и други съответни системи за мониторинг, информация и докладване, като се дава възможност за предоставянето на интегрирани морски услуги, при което **SafeSeaNet** играе централна роля. Предвижданите действия включват:

- актуализиране на приложение III към Директива 2002/59/ЕО, използване на технологичния напредък по линия на **SafeSeaNet** чрез интегрирани морски услуги и вследствие на това коригиране на принципите и мандата на ръководната група на високо равнище;
- разясняване на по-нататъшното интегриране и използване на националните системи за обслужване на едно гише/платформата **SafeSeaNet** по отношение на мониторинга и докладването в областта на околната среда, например пристанищните приемни съоръжения и системите за мониторинг и информация относно замърсяването от кораби.

През втория етап — цялостно преразглеждане на директивата — ще се вземат предвид въздействието и поуците от прилагането на Директивата относно формалностите за даване на сведения.

Освен това Комисията ще доразвие инициативата **e-Maritime**, чиято цел е да се оптимизират пристанищните процеси, свързани с корабите и товарите, както и да се намали административната тежест, като се разгледат съществуващите практики, процеси и разпоредби и се предложи опростяване в резултат на използването на съществуващите и нововъзникващите електронни системи, споделянето на информация и премахването на остарелите практики и разпоредби. В контекста на тази инициатива ще започнат обсъждания с експертите, което ще даде възможност на сектора на морския транспорт и администрациите да работят заедно с цел идентифициране на пречките, които възпрепятстват конкурентоспособността и ефективността на сектора на европейския морски транспорт, както и за перспективни идеи за подобряване на настоящото състояние.

По отношение на логистиката Комисията ще започне изпълнението на политиката за **e-Freight**, чиято цел е свързването на заинтересованите страни, за да могат ефективно да получават достъп до и да използват информацията относно товарния транспорт не само в морския, но и във всички видове транспорт. Целта на политиката за електронните товари е в три насоки: действително преминаване от хартиени към електронни документи, опростяване на процедурите и избягване на повторно въвеждане на данни в различни системи и интегриране на информацията от различни източници и нива. Ще се създадат нови възможности за стопанска дейност. Що се отнася по-специално до формалностите за даване на сведения, Директивата относно формалностите за даване на сведения и инициативите по различни политики, като инициативите „e-Maritime“ и „Син пояс“, следва да бъдат допълнени от техническите инструменти и възможностите за координиране, които ще бъдат

разработени в рамките на инициативата e-Freight. С увеличаването на повторното използване на данните подаваният от търговията до органите единен набор от информация ще бъде достатъчен за митнически, транспортни и други цели при всички видове транспорт.

Създаването на национални системи за обслужване на едно гише и наличието на системи за предоставяне и обмен на електронна информация в морската област само по себе си е значително постижение, но трябва да се мисли в перспектива. **Системата за предоставяне и обмен на морска информация от следващо поколение**, която обединява и се основава на националните системи за обслужване на едно гише, системата SafeSeaNet и инициативата e-maritime, следва да бъде от полза за различни функции в областта на мореплаването и да отговаря на нуждите на национално равнище и на равнище ЕС, като по този начин допълнително се подобрява както измерението на морската безопасност, морския транспорт и трафик, така и аспектите за улесняване на търговията. Това ще насърчи един по-цялостен подход и ще допринесе за постигането на общите цели в областта на транспорта, съдържащи се в публикуваната от Комисията Бяла книга за транспорта.